



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Beschluss-Entwurf

zu Punkt 8 TO/II

Regionalvorstand

Dezernat: II

Sitzungsdatum: 30.01.2014

Betr.: **1. Änderung** des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die **Gemeinde Bischofsheim**

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

hier: Beschluss über die Stellungnahmen und abschließender Beschluss über die Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010

Vorg.: Beschluss Nr. III-114 des Regionalvorstandes vom 14.03.2013
Beschluss Nr. III-111 der Verbandskammer vom 08.05.2013 zu DS III-116 (Aufstellungsbeschluss)
Beschluss Nr. III-147 des Regionalvorstandes vom 22.08.2013
Beschluss Nr. III-133 der Verbandskammer vom 18.09.2013 zu DS III-141 (Offenlegungsbeschluss)

I. Antrag

Die Verbandskammer möge beschließen:

1. Die zur öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen werden wie aus den Anlagen ersichtlich behandelt.
2. Die 1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60" wird somit aufgrund §§ 2 Abs. 1 und 205 BauGB in Verbindung mit § 8 Abs. 1 des Gesetzes über die Metropolregion Frankfurt /Rhein-Main (MetropolG) abschließend beschlossen. Die Begründung ist beigefügt.
3. Der Regionalvorstand wird beauftragt,
 - die Einwander sowie die betroffenen verbandsangehörigen Städte und Gemeinden von dem Beschluss zu unterrichten,
 - den abschließenden Beschluss der Regionalversammlung Südhessen mit der Bitte um Zustimmung vorzulegen,
 - die Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 mit Legende und Begründung der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen,
 - die Genehmigung im Staatsanzeiger für das Land Hessen bekannt zu machen.

II. Erläuterung der Beteiligungssituation

Die öffentliche Auslegung wurde am 30.09.2013 im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 40/13 (Ergänzung im Staatsanzeiger Land Hessen Nr. 43/13 vom 21. Oktober 2013) bekannt gemacht. Sie fand vom 08.10.2013 bis 28.11.2013 statt. Die benachbarten Kommunen und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 04.10.2013 beteiligt.

- 1) Die betroffene Gemeinde Bischofsheim hat sich nicht geäußert.

Von den benachbarten Kommunen, mit denen die Änderung abgestimmt wurde,

haben keine für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlichen Informationen mitgeteilt:

Magistrat der Stadt Ginsheim-Gustavsburg
Magistrat der Stadt Rüsselsheim

- 2) Von den beteiligten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

haben sich nicht geäußert:

Abwasser- und Servicebetrieb Main Spitze
Arbeitsgemeinschaft Hessische Industrie- und Handelskammern
Bischöfliches Ordinariat Mainz
Bund Freikirchliche Gemeinden in Hessen-Siegerland
Bund Freikirchlicher Pfingstgemeinden
BUND Landesverband Hessen e.V.
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz, und Dienstleistungen der Bundeswehr
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Mitte
Bundesnetzagentur, Außenstelle Eschborn
DB Station & Service AG, Regionalbereich Mitte
Deutsche Gebirgs- und Wandervereine LV Hessen
Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband
Deutscher Wetterdienst
Die Heilsarmee, Nationales Hauptquartier, Liegenschaftsabteilung
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Energie und Versorgung Butzbach GmbH
Energieversorgung Offenbach EVO AG
Evangelische Kirche in Hessen und Nassau, Kirchenverwaltung
Evangelische Kirche von Kurhessen-Waldeck, Landeskirchenamt
Forstamt Groß-Gerau, Hessen-Forst
Hessenenergie GmbH
Hessische Diözese der Selbständigen Evang.- Luth. Kirche
Hessische Landesbahn GmbH
Hessisches Immobilienmanagement
Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
HGON Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V.
IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern
Katholisches Bistum der Alt-Katholiken in Deutschland, Bischöfliches Ordinariat Bonn
Landesamt für Denkmalpflege Hessen
Landesjagdverband Hessen e.V.
Landessportbund Hessen e.V.
Landesverband des Hessischen Einzelhandels e.V.
Landeswohlfahrtsverband Hessen, Hauptverwaltung

Landkreis Darmstadt-Dieburg Landesarbeitsgemeinschaft der Hessischen Frauenbüros
Landrat des Kreises Groß-Gerau
Lokale Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Groß-Gerau
Naturschutzbund Deutschland, LV Hessen
Neuapostolische Kirche, Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland
Polizeipräsidium Südhessen
Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft m.b.H.
Riedwerke Kreis Gross-Gerau
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e.V.
Staatlich technische Überwachung Hessen
STRABAG, Property and Facility Services GmbH
Überlandwerk Groß-Gerau GmbH
Verband Hessischer Fischer e.V.
Verwaltung der staatlichen Schlösser und Gärten in Hessen
Wasserverband Kinzig

haben keine für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlichen Informationen mitgeteilt:

Amprion GmbH
Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen (BVNH) e.V.
DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Frankfurt
Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement Darmstadt
Hessisches Baumanagement, Regionalniederlassung Süd
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Landesverband der Jüdischen Gemeinden in Hessen
Netzdienste Rhein-Main GmbH, Technisches Büro GasUnion
PLEDOC, Leitungsauskunft/Fremdplanungsbearbeitung
RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Stadtwerke Mainz, Netze GmbH
Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main VGF mbH
Tennet TSO GmbH

haben Stellungnahmen abgegeben:

Fraport AG
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
hessenARCHÄOLOGIE
IHK Darmstadt
Regierungspräsidium Darmstadt

- 3) Von Bürgern bzw. Privaten wurden - wie aus den Anlagen ersichtlich - ebenfalls Stellungnahmen vorgebracht.

Wenn im Verfahren Beteiligte sich nicht geäußert haben, kann davon ausgegangen werden, dass die von diesen Beteiligten wahrzunehmenden Belange durch die Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 nicht berührt werden.

Alle Stellungnahmen werden - wie aus den Anlagen ersichtlich - gewürdigt und behandelt.

III. Erläuterung und Begründung des Beschlusses

Da die Verfahrensbeteiligung keine Stellungnahmen erbracht hat, die nach Abwägung aller gegenwärtig bekannten Gesichtspunkte eine Änderung der Planung erfordert hätten, kann die Flächennutzungsplanänderung abschließend beschlossen werden.

Änderungsunterlagen

1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"
Stand: Vorbereitung Abschließender Beschluss



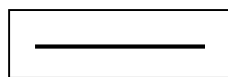
INHALTSVERZEICHNIS

1. Kartenteil
2. Begründung
 - A. Erläuterung der Planung
 - B. Umweltbericht

Lage des Änderungsbereiches (Quelle: Präsentationsgraphik 1:10.000 ATKIS®-Basis-DLM)

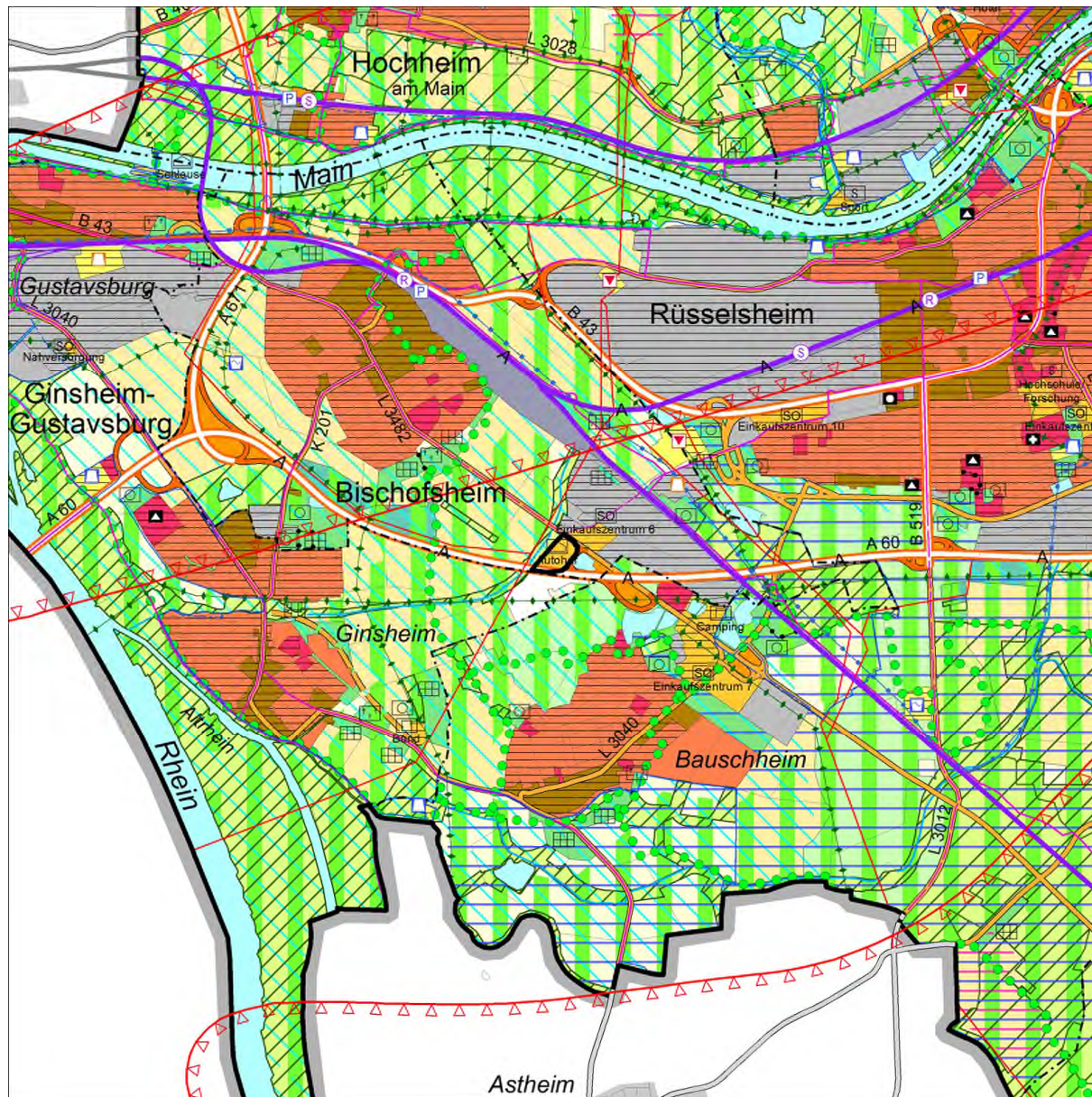


Ohne Maßstab

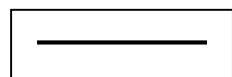


Grenze des Änderungsbereiches

Darstellung der Flächen im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010
in der am 17.10.2011 rechtswirksam gewordenen Fassung

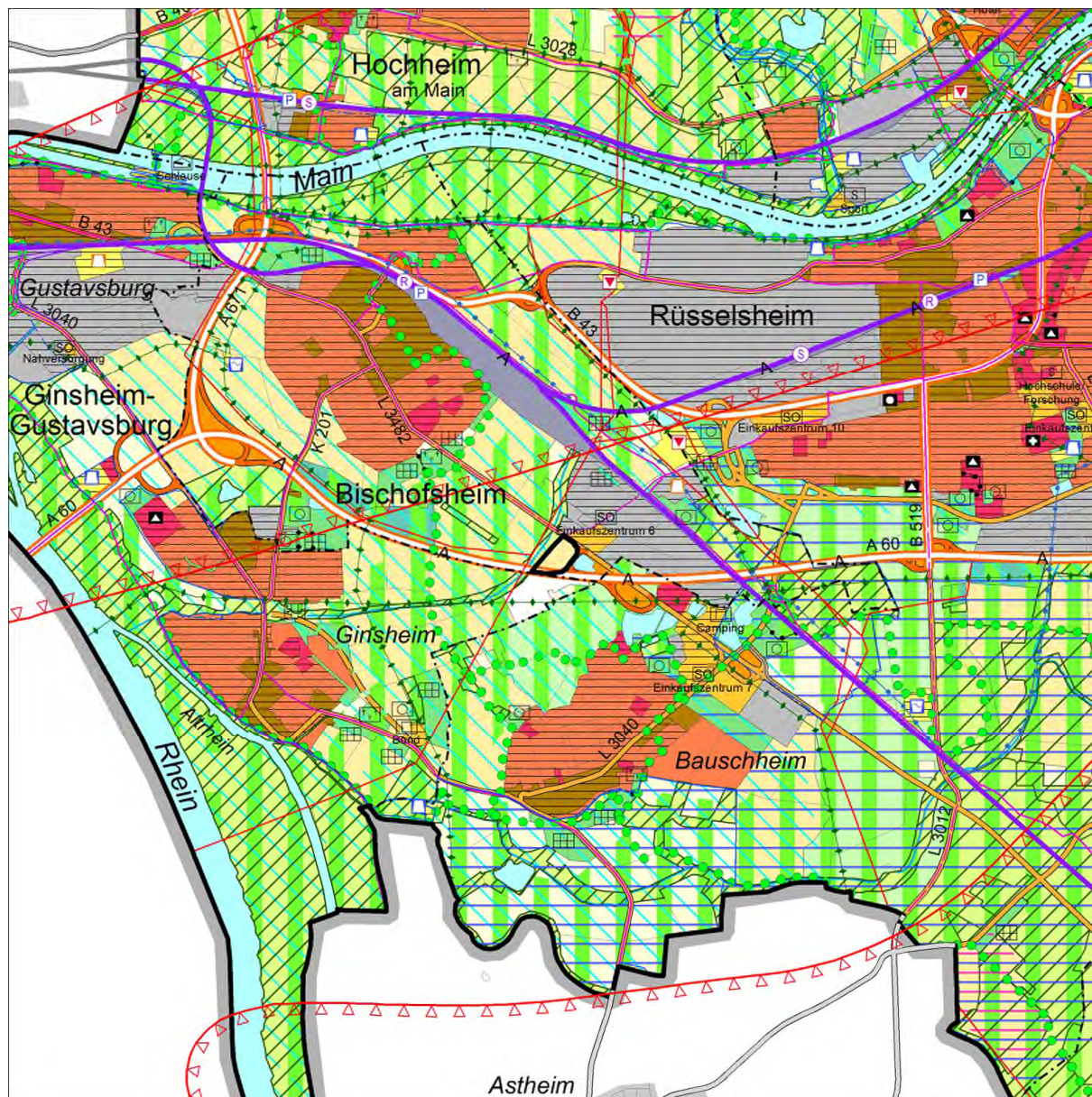


M. 1 : 50 000

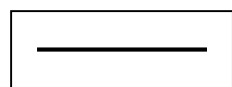


Grenze des Änderungsbereiches

Vorgesehene Änderung



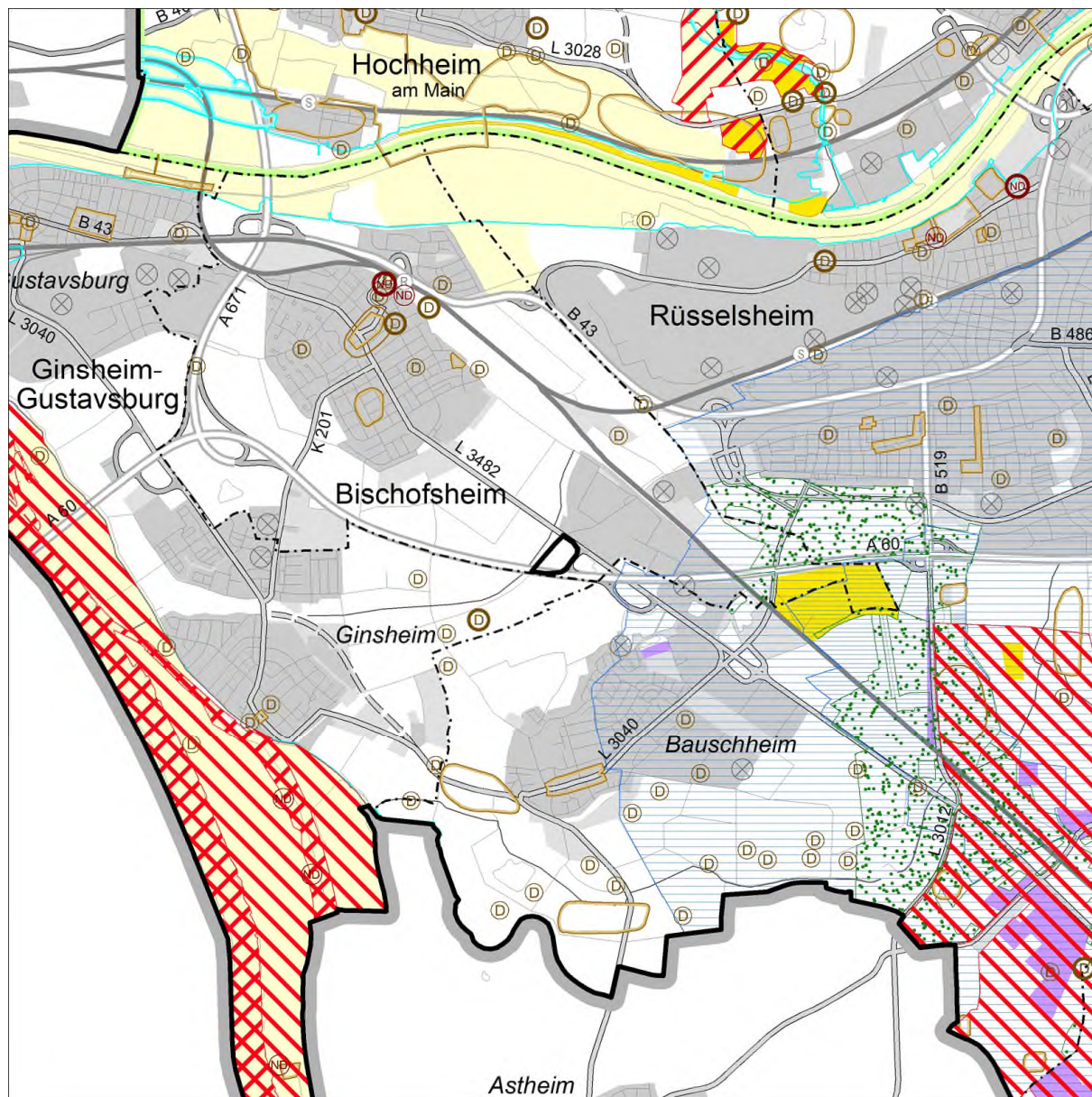
M. 1 : 50 000



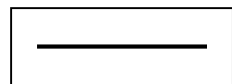
Grenze des Änderungsbereiches

"Sonderbaufläche - Autohof" in "Vorranggebiet für Landwirtschaft" (ca. 4,9 ha)

Anpassung der Beikarte 1

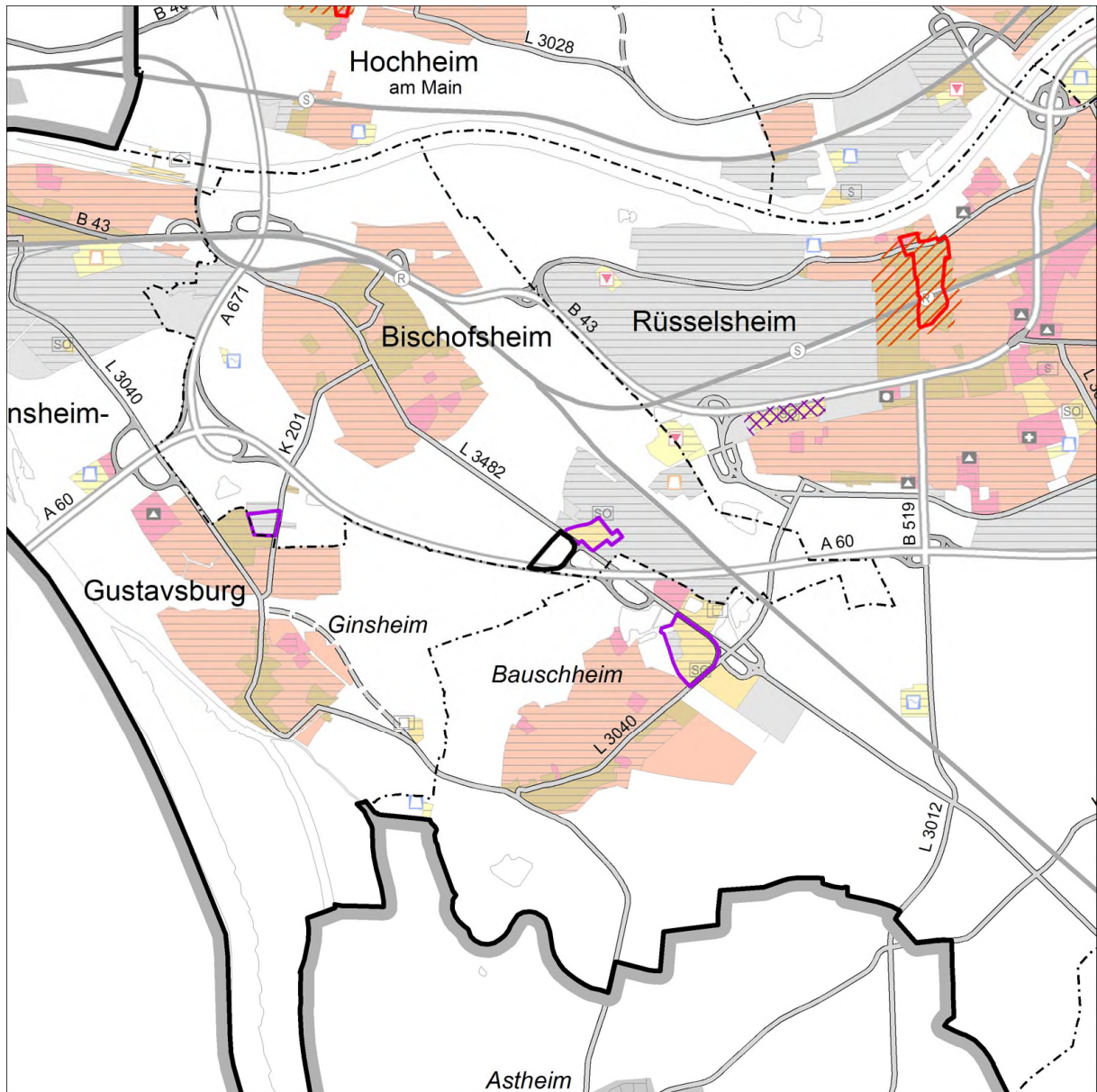


M. 1 : 50 000

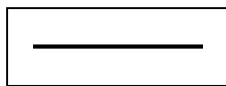


Grenze des Änderungsbereiches

Anpassung der Beikarte 2

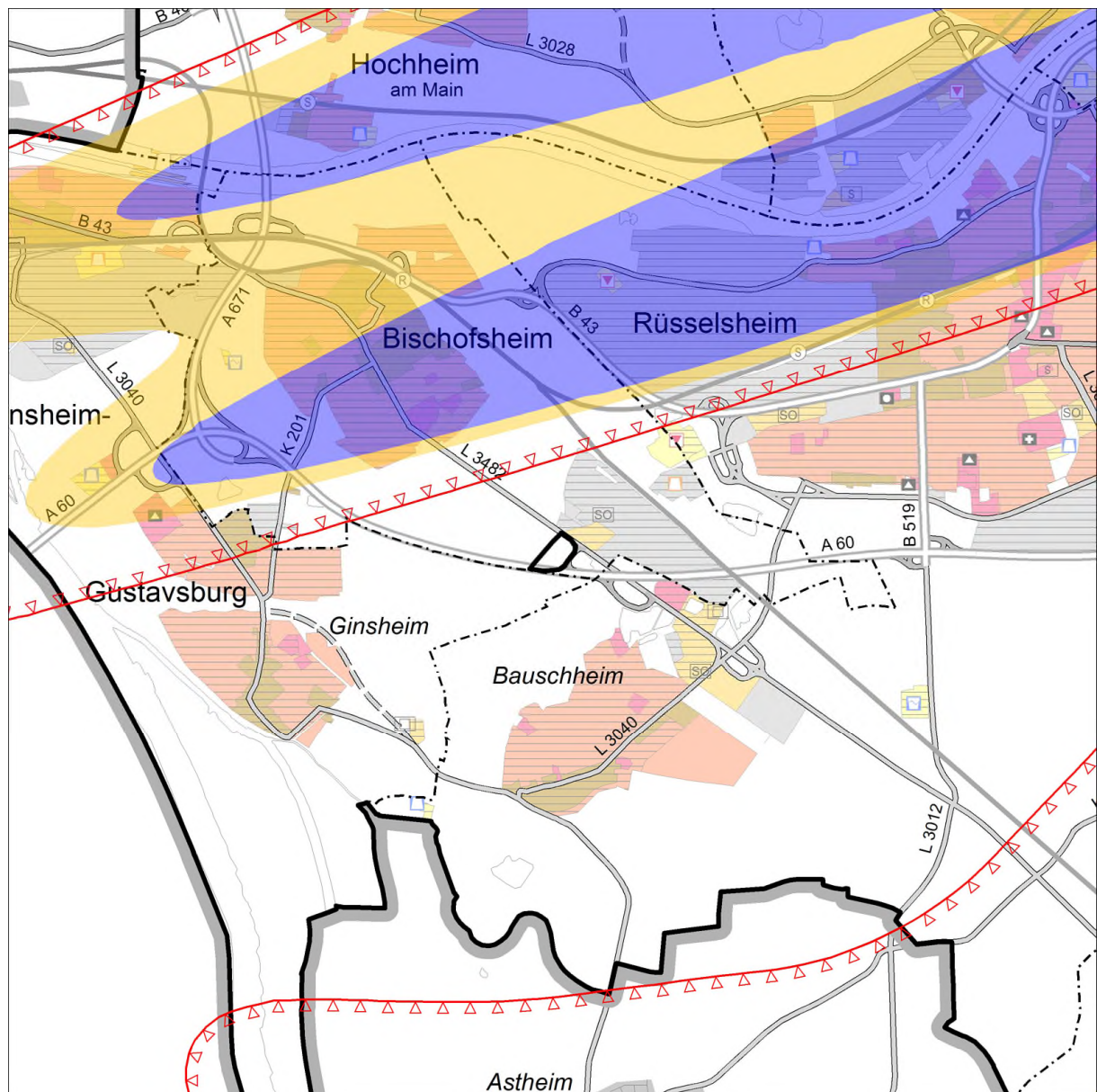


M. 1 : 50 000

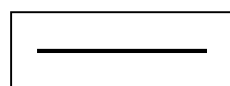


Grenze des Änderungsbereiches

Siedlungsbeschränkungsgebiete und Lärmschutzbereich Flughafen Frankfurt



M. 1 : 50 000



Grenze des Änderungsbereiches

Siedlungsbeschränkungsgebiete gem. RegFNP

Datengrundlage: RP Darmstadt (2011)

- Siedlungsbeschränkungsgebiete (keine neuen Wohn- und Mischgebiete; Umstrukturierungen im Bestand möglich)

Lärmschutzbereich Flughafen Frankfurt - Schutzzonen gem. FluLärmG und FluLärmFrankfV

Datengrundlage: HMWVL (2011)

- Nacht- und Tag-Schutzzonen (kein Neubau von Wohnungen, Krankenhäusern, Heimen, Schulen und Kindergärten)
- Nacht-Schutzzone (kein Neubau von Wohnungen, Krankenhäusern und Heimen; Schulen und Kindergärten erlaubt)
- Tag-Schutzzone 2 (kein Neubau von Krankenhäusern, Heimen, Schulen und Kindergärten; Wohnungsbau erlaubt)

Ausnahmen sind im Einzelfall möglich, weitere Information in der Begründung

Legende – Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Hauptkarte

Siedlungsstruktur

	Wohnbaufläche, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.2 HLPG
	Gemischte Baufläche, Bestand/geplant	§ 5 Abs.2 Nr.1 BauGB
	Gewerbliche Baufläche, Bestand/geplant	s.o.
	Fläche für den Gemeinbedarf, Bestand/geplant	§ 5 Abs.2 Nr.2 BauGB
	Sicherheit und Ordnung	s.o.
	Krankenhaus	s.o.
	Weiterführende Schule	s.o.
	Kultur	s.o.
	Sonderbaufläche, Bestand/geplant (textl. Zweckbestimmung)	§ 5 Abs.2 Nr.1 BauGB
	Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil (textl. Zweckbestimmung)	s.o.
	Sonderbaufläche mit gewerblichem Charakter (textl. Zweckbestimmung)	s.o.
	Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel (ggf. nähere Zweckbestimmung)*	s.o.
	Siedlungsbeschränkungsgebiet	§ 9 Abs.4 Nr.2 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Satz 2 HLPG
	Vorranggebiet Bund	§ 6 Abs.3 Nr.1 HLPG
	Grünfläche (ohne Symbol: Parkanlage)	§ 5 Abs.2 Nr.5 BauGB
	Sportanlage, Freibad, Festplatz, Grillplatz, Jugendzplatz, größerer Spielplatz, Kleintierzucht, Hundedressur, Tiergehege	s.o.
	Wohnungsferne Gärten	s.o.
	Friedhof	s.o.

Verkehr

	Fläche für den Straßenverkehr	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Bundesfernstraße, mindestens vierstreifig, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG
	Bundesfernstraße, zwei- oder dreistreifig, Bestand/geplant	s.o.
	Sonstige regional bedeutsame Straße oder örtliche Hauptverkehrsstraße, mindestens vierstreifig, Bestand/geplant **	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Sonstige regional bedeutsame Straße oder örtliche Hauptverkehrsstraße, zwei- oder dreistreifig, Bestand/geplant **	s.o.
	Ausbaustrecke Straße	s.o.
	Straßentunnel	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG
	P+R-Platz (ab ca. 50 Stellplätzen)	§ 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Überörtliche Fahrradrouten, Bestand/geplant	s.o.
	Fläche für den Schienenverkehr	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Schienenfernverkehrsstrecke, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG
	Regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke oder örtliche Schienenhauptverkehrsstrecke, Bestand/geplant **	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Ausbaustrecke Schiene	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG
	Trassensicherung stillgelegter Strecke	s.o.
	Bahntunnel **	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Haltepunkt im Fernverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG
	Haltepunkt im Regionalverkehr, Bestand/geplant	s.o.
	Haltepunkt im S-Bahn-Verkehr, Bestand/geplant	s.o.
	Haltepunkt im U-/Stadt- oder Straßenbahnverkehr, Bestand/geplant	§ 5 Abs.2 Nr.3 BauGB
	Fläche für den Luftverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG
	Flughafen, Bestand/geplant	s.o.
	Verkehrslandeplatz, Bestand/geplant	s.o.

Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung

	Fläche für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HLPG § 5 Abs.2 Nr.4 BauGB
	Einrichtung der Elektrizitätsversorgung - Kraftwerk, Bestand/geplant	s.o.
	Einrichtung der Elektrizitätsversorgung - Umspannstation, Bestand/geplant	s.o.
	Einrichtung zur Wasserversorgung, Bestand/geplant	s.o.
	Einrichtung zur Abfallentsorgung, Bestand/geplant	s.o.
	Einrichtung zur Abwasserbeseitigung, Bestand/geplant	s.o.
	Hochspannungsleitung, Bestand/geplant	s.o.
	Abbau Hochspannungsleitung	s.o.

Rechtsgrundlage

	Fernwasserleitung, Bestand/geplant
	Sonstige Produkteneitung (i.d.R. Gas), Bestand/geplant

Land- und Forstwirtschaft

	Vorranggebiet für Landwirtschaft	§ 9 Abs.4 Nr.6 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG § 5 Abs.2 Nr.9a BauGB
	Fläche für die Landbewirtschaftung	§ 9 Abs.4 Nr.6 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.2 HLPG § 5 Abs.2 Nr.9a BauGB
	Wald, Bestand/Zuwachs	§ 9 Abs.4 Nr.5 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG § 5 Abs.2 Nr.9b BauGB

Natur und Landschaft

	Vorranggebiet für Natur und Landschaft	§ 9 Abs.4 Nr.4 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG
	Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft	§ 9 Abs.4 Nr.4 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.2 HLPG
	Ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	§ 5 Abs.2 Nr.10 BauGB § 5 Abs.2a BauGB
	Vorranggebiet für Regionalparkkorridor	§ 9 Abs.4 Nr.4 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG
	Vorranggebiet Regionaler Grünzug	§ 9 Abs.4 Nr.7 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG
	Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen	§ 9 Abs.4 Nr.7 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.2 HLPG
	Still- und Fließgewässer	§ 5 Abs.2 Nr.7 BauGB
	Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz	§ 9 Abs.4 Nr.7 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG § 5 Abs.2 Nr.7 BauGB
	Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz	§ 9 Abs.4 Nr.7 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.2 HLPG
	Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz	§ 9 Abs.4 Nr.7 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.2 HLPG

Rohstoffsicherung

	Vorbehaltsgebiet oberflächennaher Lagerstätten	§ 9 Abs.4 Nr.8 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.2 HLPG
	Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.8 HLPG i.V.m. § 6 Abs.3 Nr.1 HLPG § 5 Abs.2 Nr.8 BauGB
	Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen	Nr. 15.14 PlanV










Kennzeichnung aus Genehmigungsbescheid

	von der Genehmigung ausgenommene Fläche	Genehmigungsbescheid (27.06.2011)
	von der Genehmigung ausgenommene Straße, Bestand/geplant	Genehmigungsbescheid (27.06.2011)

Beikarte 1: Vermerke, nachr. Übernahmen, Kennzeichnungen (siehe auch Hauptkarte)

	Straße (allg.), räumlich bestimmt, regionalplanerisch nicht abgestimmt, nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 5 Abs.4 BauGB
	Ausbaustrecke Straße/Schiene	s.o.
	Straßen-/Bahntunnel	s.o.
	Schienenstrecke (allg.), räumlich bestimmt, regionalplanerisch nicht abgestimmt, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Segelfluggelände, nachrichtlich übernommen	s.o.
	Lage einer/mehrerer Fläche(n), deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind	§ 5 Abs.3 Nr.3 BauGB
	Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU (FFH), nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 5 Abs.4 BauGB
	Europäisches Vogelschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Naturschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Landschaftsschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Geschützter Landschaftsbestandteil, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Geschützter Landschaftsbestandteil, punktuell, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Naturdenkmal, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Naturdenkmal, linienhaft, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Naturdenkmal, punktuell (eines/mehrere), nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Naturpark, nachrichtlich übernommen	s.o.
	Bann- und Schutzwald, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Erholungswald, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiet (Schutzzone I oder II), nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiet (Schutzzone III, III A, III B oder IV), nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Überschwemmungsgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.

Legende – Regionaler Flächennutzungsplan 2010

	Rechtsgrundlage
 Hochwasserrückhaltebecken, nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 5 Abs.4 BauGB
 Denkmalschutz, flächenhaft	s.o.
 Denkmalschutz, linienhaft	s.o.
 Denkmalschutz, punktuell (einer/mehrere)	s.o.
 Denkmalschutz, im Besonderen: UNESCO-Weltkulturerbe Limes	s.o.
 Baufläche, Bestand und Planung	
 Grünfläche, Bestand und Planung	
 Stadt-, Gemeindegrenze	
 Grenze des rechtlichen Geltungsbereiches des Regionalen Flächennutzungsplanes	MetropoIG

Beikarte 2: Regionaler Einzelhandel

(siehe auch Hauptkarte)

 Versorgungskern	§ 9 Abs.4 Nr.2 HLP § 5 Abs.2 BauGB
 Zentraler Versorgungsbereich	s.o.
 Ergänzungsstandort	s.o.
 Sonstiger Einzelhandelsstandort, Bestand	s.o.
 von der Genehmigung ausgenommen	Genehmigungsbescheid (27.06.2011)

* Zulässige großflächige Sortimente innerhalb der "Sondergebiete Einkaufszentrum" (nummeriert)

- 1 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Bekleidung, Schuhe, Sportgeräte, Bau- und Gartenmarkt
- 2 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Elektroklein- und -großgeräte, Computer- und Kommunikationselektronik, Unterhaltungselektronik, Bekleidung, Schuhe, Haus- und Heimtextilien, Gardinen, Baumarkt
- 3 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Bekleidung, Schuhe, Haus- und Heimtextilien, Gardinen
- 4 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Elektroklein- und -großgeräte, Computer- und Kommunikationselektronik, Unterhaltungselektronik, Baumarkt, Büroorganisation, Bekleidung, Schuhe
- 5 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Elektroklein- und -großgeräte, Computer- und Kommunikationselektronik, Unterhaltungselektronik, Möbel, Teppiche, Bekleidung, Schuhe, Sportgeräte, Baumarkt
- 6 Elektroklein- und -großgeräte, Computer- und Kommunikationselektronik, Unterhaltungselektronik, Möbel, Küchen, Bekleidung, Schuhe, Zoartikel, Tiernahrung
- 7 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Bekleidung, Schuhe, Baumarkt
- 8 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Baumarkt, Elektroklein- und -großgeräte, Computer- und Kommunikationselektronik, Unterhaltungselektronik, Möbel, Küchen, Teppiche, Zoartikel, Tiernahrung, Bekleidung, Schuhe
- 9 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Wasch- und Putzmittel, Haushaltswaren, Bekleidung, Schuhe
- 10 Bau- und Gartenmarkt, Nahrungs- und Genussmittel
- 11 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Baumarkt, Gartenmarkt
- 12 Nahrungs- und Genussmittel, Getränke

** Davon flächennutzungsplanbezogene Darstellungen nach § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB, die in der Hauptkarte enthalten sind:

Örtliche Hauptverkehrsstraßen:

Bad Homburg: Anschluss Südring/Zubringer (4. Rampenanschluss)
 Eschborn: Ausbau des Verknüpfungspunktes L 3005/L 3006 (Anschlussstelle Eschborn-Ost) mit der Anbindung an die Frankfurter Straße
 Frankfurt am Main, Europaviertel: Europaallee - westlicher Straßenabschnitt zwischen Emser Brücke bis Am Römerhof
 Frankfurt am Main, Ostend: Entlastungsstraße Hanauer Landstraße (Verlängerung der Ferdinand-Happ-Straße)
 Frankfurt am Main, Ostend: Mainbrücke-Ost in Verlängerung der Honseilbrücke
 Ginsheim-Gustavsburg: Ortsumgehung Ginsheim im Zuge der L 3040
 Grävenwiesbach: Ortsumgehung Grävenwiesbach im Zuge der B 456
 Mühlheim am Main: Lückenschluss Südring zwischen der K 191/Spessartstraße und Dieselstraße
 Oberthausen: Verbindungsrampe zwischen der L 3117/Südumgehung Oberthausen und dem Rembrücker Weg
 Oberursel: Anschluss der Weingärtenumgehung an die Nassauer Straße
 Offenbach am Main: Umgehung Offenbach-Bürgel
 Raunheim: Anschlussrampen von der B 43 zur Flörsheimer Straße (von der Genehmigung ausgenommen)
 Raunheim: Verbindungsstraße zwischen der B 43 und der Aschaffener Straße
 Wölfersheim: Verlegung der K 172 in dem Ortsteil Södel

Örtliche Schienenhauptverkehrsstrecken:

Bruchköbel: Güterzuggleisanschluss ehemaliger Fliegerhorst (Erfensee)
 Frankfurt am Main: Hafengebäude im Bereich Osthafen - Fechenheim; Hafengebäude Osthafen - Gutleuthafen
 Ginsheim-Gustavsburg: Güterzuggleisanschluss Hafen
 Groß-Krotzenburg: Güterzuggleisanschluss Staudinger
 Hanau: Hafengebäude der Stadtwerke Hanau
 Hattersheim: Güterzuggleisanschluss Okrifel
 Kelsterbach: Güterzuggleisanschluss Umspannwerk RWE
 Alle Schienenstrecken im U-/Stadt- oder Straßenbahnverkehr einschließlich teilweise unterirdischer Führung

Begründung

zur **1. Änderung** des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die **Gemeinde Bischofsheim**

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

A: Erläuterung der Planung

A 1. Formelle Gründe für die Durchführung des Änderungsverfahrens

Das Verfahren zur Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP 2010) wird gemäß den §§ 2 Abs. 1 und 205 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) durchgeführt. Der RPS/RegFNP 2010 stellt gemäß § 5 BauGB für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main im Sinne des § 2 MetropolG die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung dar und legt gemäß § 5 HLPG (Hessisches Landesplanungsgesetz) in Verbindung mit § 9 HLPG Erfordernisse der Raumordnung fest.

Aus den im Folgenden dargelegten Gründen der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung ist es erforderlich, die Planaussagen im Gebiet "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60" in der Gemeinde Bischofsheim zu überarbeiten.

A 2. Geltungsbereich der Änderung

Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 4,9 ha.

Der Änderungsbereich liegt im Südosten der Gemarkung Bischofsheim. Er wird im Norden begrenzt durch die L 3482, im Osten und Süden durch die A 60 bzw. deren Auffahrt. Im Westen schließt die Planfläche an den Kreuzlachegraben an, der im RPS/RegFNP 2010 als "Ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" sowie als "Vorranggebiet für Natur und Landschaft" dargestellt ist.

Die Abgrenzung kann den vorgelegten Planzeichnungen entnommen werden.

A 3. Anlass und Inhalt der Änderung

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen im Transportgewerbe lassen sich reine Autohöfe nur schwer wirtschaftlich betreiben, so dass für den Bau neuer Anlagen kaum noch Bedarf besteht. Die Vorhaltung eines Flächenangebots für diese spezielle Nutzung kann daher aufgehoben werden. Die im RPS/RegFNP 2010 dargestellte "Sonderbaufläche - Autohof" wird zugunsten der derzeitigen Nutzung als landwirtschaftliche Fläche zurückgenommen.

Infolge der aktuellen Entwicklungen hat die Gemeinde Bischofsheim auf der Grundlage eines Beschlusses der Gemeindevertretung die Herausnahme der Sonderbaufläche für den geplanten Autohof und die Darstellung als landwirtschaftliche Fläche im Bereich der Kreuzlache beantragt.

Entsprechend den jetzigen Planungsabsichten wird die bisherige Planaussage im RPS/RegFNP 2010 wie folgt geändert:

"Sonderbaufläche - Autohof" in "Vorranggebiet für Landwirtschaft" (ca. 4,9 ha)

Der Kartenhintergrund in den Beikarten 1 und 2 des RPS/RegFNP 2010 wird - soweit erforderlich - an diese Änderung der Hauptkarte angepasst.

A 4. Regionalplanerische Aspekte

Der ca. 4,9 ha große Planänderungsbereich liegt unterhalb der regionalplanerischen Darstellungsgrenze und stellt keine raumbedeutsame Maßnahme dar.

In der Sitzung vom 19.04.2013 hat der Haupt- und Planungsausschuss der Durchführung des vorliegenden Planänderungsverfahrens zugestimmt.

A 5. Verkehrsplanerische Aspekte

Das bestehende Straßen- und Wegenetz bleibt unverändert.

A 6. Landschaftsplanerische Aspekte

Der geplante Autohof liegt in einem Bereich, der landwirtschaftlich genutzt wird. Im Norden grenzt er an ein bestehendes Gewerbegebiet, von dem er durch die L 3482 getrennt wird. Laut Aussage des Landwirtschaftlichen Fachplans Südhessen von 2004 handelt es sich um ein Gebiet, dessen Böden für eine nachhaltige landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignet sind.

Der westlich angrenzende Kreuzlachegrabens ist im Landschaftsplan als flächenhaftes Gebiet für einen geschützten Landschaftsbestandteil geplant. Im RPS/RegFNP 2010 ist er als "Ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" sowie als "Vorranggebiet für Natur und Landschaft" dargestellt. Er hat eine hohe ökologische Bedeutung für den Biotopverbund und steht im Zusammenhang mit dem Änderungsbereich.

Die geänderte Darstellung des RPS/RegFNP 2010 entspricht somit den Zielen der Landschaftsplanung.

Durch die Rücknahme der geplanten Sonderbaufläche kommt es zu keinerlei Eingriffen in die derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die besondere Wertigkeit des angrenzenden Kreuzlachegrabens wird nicht beeinträchtigt und auch das Landschaftsbild bleibt unverändert erhalten.

Die landschaftsplanerischen Belange bezüglich der Umweltfaktoren Boden, Grundwasser, Klima und Artenschutz sind in Teil B Umweltbericht behandelt.

A 7. Erklärung zur Berücksichtigung der Umweltbelange

Durch die Änderung des RPS/RegFNP 2010 werden die für eine landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Flächen dauerhaft erhalten. Darüber hinaus wird der hohen ökologischen Bedeutung des Kreuzlachegrabens Rechnung getragen. Somit sind auch keine Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten.

A 8. Darlegung der planerischen Erwägungen

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum RPS/RegFNP 2010 wurde für das Verbandsgebiet ein Defizit an Autohöfen festgestellt und geeignete Flächen für diese spezielle Nutzung gesucht. Der Standort in Bischofsheim eignete sich hierfür auf Grund seiner Größe und Lagevorteile wie den direkten Zugang zum Autobahnnetz und den gewerblichen Umfeldnutzungen.

In Abstimmung mit der Gemeinde Bischofsheim und dem Regierungspräsidium Darmstadt wurde die Fläche daher als potentieller Standort für einen Autohof in den Vorentwurf zum RPS/RegFNP 2010 aufgenommen.

Inzwischen hat sich jedoch herausgestellt, dass für reine Autohöfe kein Markt mehr besteht. Die Nachfrage nach neuen Standorten ist zum Erliegen gekommen, da sie keine wirtschaftliche Bedeutung mehr haben.

Nach Aussagen der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) und des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs (ADAC) sind die Umsätze an rd. 160 Autohöfen in den letzten Jahren um bis zu 50 % zurückgegangen. Infolgedessen finden sich praktisch auch so gut wie keine Investoren mehr für den Bau neuer Anlagen.

Ausnahmen sind nur dann denkbar, wenn die Nutzung einer Fläche als Autohof um andere, für den Investor finanziell lukrative Nutzungen ergänzt wird. Dies ist jedoch für die Fläche in Bischofsheim nicht vorgesehen.

Durch die geänderten Vorgaben der Speditionen werden dagegen vermehrt freie Standplätze für LKW's benötigt, damit die Fahrer die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten können. Da die Autohöfe in der Regel mit Kosten verbunden sind, werden sie dafür immer seltener in Anspruch genommen. Als Reaktion auf diese veränderten Rahmenbedingungen wurden über ein Bundesprogramm in erheblichem Umfang vorhandene Stellplätze an den Autobahnen erweitert.

Für die Vorhaltung der Fläche für eine spätere Nutzung als Autohof besteht daher keine Notwendigkeit mehr und die Darstellung im RPS/RegFNP 2010 kann entsprechend der derzeitigen Nutzung und den Aussagen des Landwirtschaftlichen Fachplanes Südhessen von 2004 in ein "Vorranggebiet für Landwirtschaft" geändert werden.

B: Umweltbericht

B 1. Einleitung

B 1.1 Inhalt und wichtigste Ziele der Änderung

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen im Transportgewerbe besteht für die Errichtung neuer Autohöfe kein weiterer Bedarf.

Für die Vorhaltung der Fläche für diese spezielle Nutzung besteht daher keine Notwendigkeit mehr. Die in diesem Bereich für eine landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Flächen werden durch die Änderung dauerhaft erhalten. Die bisherige Darstellung im RPS/RegFNP 2010 wird dementsprechend von "Sonderbaufläche - Autohof" (ca. 4,9 ha) in "Vorranggebiet für Landwirtschaft" geändert.

B 1.2 Umweltschutzziele der Fachgesetze und Fachpläne

Die folgenden Ziele von Fachgesetzen und Fachplänen sind zu beachten:

BNatSchG § 1 Abs. 1 + 5, BBodSchG § 1, WHG § 6 Abs. 1 Nr. 1, WHG § 6 Abs. 1 Nr. 6

Sie lauten:

BNatSchG: Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege

Die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergeben sich aus § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542). Sie lauten auszugsweise:

"(1) Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass

1. die biologische Vielfalt,
 2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
 3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (allgemeiner Grundsatz).
- (5) Großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume sind vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. Die erneute Inanspruchnahme bereits bebauter Flächen sowie die Bebauung unbebauter Flächen im beplanten und unbeplanten Innenbereich, soweit sie nicht für Grünflächen vorgesehen sind, hat Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich. Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden. ..."

BBodSchG: Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten

§ 1 Zweck und Grundsätze des Gesetzes

Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

WHG: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) - Wasserhaushaltsgesetz

§ 6 Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung

(1) Nr. 1: Die Gewässer sind nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel, ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, insbesondere durch Schutz vor nachteiligen Veränderungen von Gewässereigenschaften.

WHG: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) - Wasserhaushaltsgesetz

§ 6 Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung

(1) Nr. 6: Die Gewässer sind nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel, an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen.

B 2. Umweltauswirkungen der Änderung

B 2.1 Bestandsaufnahme

Bei dem Änderungsbereich handelt es sich um eine landwirtschaftliche Fläche, die überwiegend ackerbaulich genutzt wird. Im Randbereich befinden sich einzelne Gehölze.

Am westlichen Rand verläuft der Kreuzlachegraben, der mit seinem Vegetationsbestand einen Teil des Biotopverbundsystems bildet und ein wesentliches naturraumprägendes Element in der freien Gemarkungsfläche von Bischofsheim und Ginsheim darstellt.

Die Böden besitzen eine hohe Lebensraum und/oder Archivfunktion sowie eine hohe Relevanz für den Kaltlufthaushalt. Das ganze Gebiet liegt in einem potentiellen Überflutungsgebiet mit einer hohen Empfindlichkeit des Grundwassers gegen Verschmutzungen.

Im Süden der derzeitigen Ackerflächen gibt es Hinweise auf das Vorkommen verschiedener geschützter Arten.

Der gesamte Bereich ist durch die angrenzende Landesstraße und Autobahn von Straßenverkehrslärm betroffen.

B 2.2 Prognose und Bewertung

Auswirkungen der bisherigen Planung

Die Umsetzung des bisher geplanten Autohofes hätte die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen bedeutet. Eine Versiegelung bisher unversiegelter Böden mit hohem Ertragspotential wäre die Folge. Flächen mit hoher Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers wären beeinträchtigt und mögliche Lebensräume, auch für naturschutzfachlich relevante Arten, sowie klimawirksame Flächen mit hoher Bedeutung hätten überbaut werden können.

Der angrenzende Kreuzlachegraben wäre durch die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Autohofes entstehenden Immissionen beeinträchtigt worden.

Auswirkungen der Planänderung

Durch die geänderte Planung werden die bisher möglichen Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden. Die landwirtschaftliche Nutzung kann wie bisher fortgeführt werden und der ökologisch wertvolle Kreuzlachegraben bleibt langfristig vor negativen Einflüssen durch eine gewerbliche Nutzung der angrenzenden Flächen verschont.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz sind Pläne und Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Entwicklungs- und Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten zu prüfen. In den maßgeblichen Gesetzen ist festgelegt, dass Flächennutzungspläne zu den zu

prüfenden Plänen zählen. Natura 2000-Gebiete sind Gebiete nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie oder der Europäischen Vogelschutzrichtlinie.

Im Scoping-Verfahren zum RPS/RegFNP 2010 des Regionalverbandes wurde festgelegt, dass geplante Bauflächen innerhalb eines 1000 m-Radius um FFH-Gebiete einer FFH-Prognose zu unterziehen sind, geplante Grünflächen (bis auf Sport) in einem 200 m-Radius. Die Prüfung ergab keine derart betroffenen Flächen innerhalb dieser Abstandsbereiche.

B 2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Durch die geänderte Darstellung im RPS/RegFNP 2010 sind im Gegensatz zu der bisherigen Planung keine neuen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Die bisherige Realnutzung bleibt unverändert und der Landschaftsraum wird in seiner jetzigen Funktion erhalten. Damit sind auch keinerlei Kompensationsmaßnahmen notwendig.

B 2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Durch die vorliegende Änderung wird der geplante Standort für einen Autohof an der Anschlussstelle Bischofsheim aufgegeben. Da nach den neuesten Erkenntnissen der oberen Verkehrsbehörde keine Notwendigkeit für die Errichtung von neuen Autohöfen besteht, erübrigt sich auch die Prüfung von alternativen Standorten.

B 3. Zusätzliche Angaben

B 3.1 Prüfverfahren

Das verwendete Prüfverfahren ist in Umfang, Detaillierungsgrad und Methodik identisch mit den in Kapitel 3.1 des Umweltberichtes zum RPS/RegFNP 2010 beschriebenen Prüfverfahren. Zur Anwendung kommen insbesondere die darin beschriebenen Teilverfahren zur Prüfung von Einzelflächen (Einzelprüfung) und zur Prognose der Natura 2000-Verträglichkeit. Dabei sind keine Probleme mit technischen Verwaltungsvorschriften (z.B. TA Lärm, TA Luft) oder anerkannten Regelwerken der Technik (z.B. DIN 18005 Teil I, Schallschutz im Städtebau) aufgetreten.

Für die Einzelprüfung wurde ein auf dem Programm ArcMap (GIS) beruhendes Abfrage-, Dokumentations- und Erstbewertungsinstrumentarium entwickelt, mit dem alle relevanten Umweltbelange ermittelt und in die weiter eingrenzende, verbal-argumentative Bewertung eingebracht werden können. Die Einzelprüfung bezieht sich auf geplante Einzelvorhaben bzw. auf die geplante Änderung des RPS/RegFNP 2010.

Insgesamt werden die Auswirkungen der Planung auf sieben verschiedene Schutzgüter (Gesundheit des Menschen/Bevölkerung, Tiere und Pflanzen/Biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter) sowie Wechselwirkungen und 42 meist gebietsbezogene Umweltthemen untersucht. Hierzu zählen sowohl Gebiete hoher Umweltqualität, die negativ oder positiv beeinflusst werden können, als auch Vorbelastungen, die die Planung selbst beeinträchtigen können. Ein Teil dieser Umweltthemen ist zusätzlich mit starken rechtlichen Bindungen belegt, die sich für bestimmte Planungen als Restriktion erweisen können. Für einzelne Umweltthemen wurden darüber hinaus so genannte „Erheblichkeitsschwellen“ definiert, bei deren Überschreiten mit voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist.

Die Prüfung der Natura 2000-Verträglichkeit wird auf die erste Verfahrensstufe, die Prognose, begrenzt. In der Prognose erfolgt eine überschlägige Bewertung, ob erhebliche Beeinträchtigungen der Entwicklungs- und Erhaltungsziele eines Natura-2000 Gebietes oder seiner maßgeblichen Bestandteile durch die Planung offensichtlich auszuschließen sind. Die Prognose ist auf die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung ausgerichtet. Diese gibt nur die Grundzüge der angestrebten Bodennutzung wieder. Auf der Ebene der verbindlichen

Bauleitplanung ist eine weitere Prognose anhand der dann konkretisierten Planungsziele durchzuführen.

B 3.2 Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Das Konzept zum Monitoring ist Bestandteil des Umweltberichtes des RPS/RegFNP 2010. Die Bauämter der Gemeinden werden gebeten, jährlich zu der Umsetzung der RPS/RegFNP-Änderung, insbesondere bei wesentlichen Abweichungen zur Beschlusslage oder erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu berichten. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain behält sich vor, fallweise aufgrund solcher Berichte die betroffenen Träger öffentlicher Belange anzuhören.

B 3.3 Zusammenfassung

Aufgrund des überschaubaren Verfahrens ist eine Zusammenfassung entbehrlich.

B 3.4 Datenblatt PlanUP

Die Datenblätter bilden die Datengrundlage für den vorliegenden Umweltbericht und können beim Regionalverband FrankfurtRheinMain eingesehen werden.

1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

Beschluss über die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB, Behandlung der Stellungnahmen

Stellungnehmer:
Gruppe: Privat/Einzelperson

001_BISCH_B-00683

Dokument vom: 08.10.2013
Dokument-Nr.: S-01752

Diese BE kommt in 1 Dokument(en) vor.

Stellungnahme:

Einspruch gegen die Änderung FLN.Plan:

Die bisherigen Festlegungen waren in Ordnung, da diese dem jetzigen und zukünftigen Bedarf für Sonderflächen für LKW Kfz. Rast-/Sanitär-/und Wartezeiten für die Lean-Produktion der Firmen im Rhein-Main-Gebiet hätten erfüllen können. Es ist menschenfeindlich und sozial nicht verträglich wenn die EU LKW Fahrer - wie zur Zeit nachts z.B. in nicht dafür geeigneten Gebieten parken und ihre Pausen verbringen müssen. Die Mindestanforderungen an Sanitär- und hygienischen Erfordernissen sind auf solchen wilden Parkplätzen im Umkreis von 200km nicht gegeben und die Autobahnraststätten speziell am Wochenende total überfüllt! Zur Sicherung einer wettbewerbsfähigen Infrastruktur der Region und Belieferung der letzten gewerblichen Produktionsbetriebe im Rhein-Main gehören auch LKW Raststätten und Autohöfe! Der ideologische Aktionismus des Landrats und seines Gefolges führt zu Blockaden und Abbau von Arbeitsplätzen im Gewerbebereich dieser Region und ist regionalpolitisch für die zukünftige Entwicklung nachteilig!

Behandlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Der Hinweis, dass es in Deutschland einen erheblichen Mangel an Lkw-Stellplätzen gibt, ist berechtigt. Dies gilt in besonderem Maße auch für das Rhein-Main-Gebiet mit seinem erheblichen Anteil an Transitverkehren. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen konnte durch ein Sonderprogramm des Bundes für den Neu- und Ausbau von Stellplätzen an den Bundesautobahnen in den letzten Jahren zwar gemildert, jedoch nicht beseitigt werden. Aufgrund des hohen Kostendrucks und des scharfen Wettbewerbes im Straßengüterverkehrsgewerbe suchen die Lkw-Fahrer i. d. R. kostengünstige oder kostenfreie Lkw-Stellplätze - möglichst direkt an der Autobahn. Insofern lassen sich Autohöfe mit ihren umfassenden und z. T. kostenintensiven Angeboten nur schwer wirtschaftlich betreiben. Nach Aussagen der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) und des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs (ADAC) sind die Umsätze in den letzten Jahren um bis zu 50 % zurückgegangen. Infolgedessen finden sich kaum Investoren mehr für den Bau neuer Anlagen. Ausnahmen sind denkbar, wenn ein Autohof um andere, für den Investor finanziell lukrative Nutzungen ergänzt wird, z. B. Spielothek und Discothek. Dies ist jedoch in aller Regel vor Ort nicht gewünscht und entspricht auch nicht der planerischen Bestimmung derartiger Flächen. Dies gilt auch für die geplanten Sonderbaufläche für Autohöfe in Bischofsheim, deren Aufgabe insofern konsequent und auch so von der Kommune gewollt ist. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen kann letztendlich nur durch den ergänzenden Neu- und Ausbau von Rastanlagen mit Lkw-Stellplätzen direkt entlang der Bundesautobahnen gelöst werden. Dies ist eine Aufgabe des Bundes und planerisch über entsprechende fachgesetzliche Verfahren außerhalb der regionalen Flächennutzungsplanung umzusetzen.

1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

Beschluss über die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB, Behandlung der Stellungnahmen

Stellungnehmer: Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
Gruppe: TöB

001_BISCH_B-00684

Dokument vom: 28.10.2013
Dokument-Nr.: S-01754

Diese BE kommt in 1 Dokument(en) vor.

Stellungnahme:

Für die erneute Beteiligung der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main bei oben genanntem Verfahren danken wir Ihnen. Wir halten es für erforderlich, die in unserer Stellungnahme vom 24. Juni 2013 genannten grundsätzlichen Bedenken zu wiederholen bzw. vollinhaltlich zum Gegenstand unserer jetzigen Stellungnahme zu machen:

Im vorliegenden Verfahren soll die Vorrangfläche für einen Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60 in eine Vorrangfläche für die Landwirtschaft umgewandelt werden. Zur Begründung wird angeführt, dass nach Erkenntnissen der Oberen Verkehrsbehörde keine weiteren Autohöfe benötigt würden und dass für diese kein Markt bestünde.

Leider ist es uns absolut unmöglich, dies nachzuvollziehen. Entsprechende Studien sind den Planungsunterlagen nicht beigelegt. Nach unseren Erkenntnissen ist im Gegenteil die Anzahl der LKW im Wachsen begriffen und die Rolle Hessens als Transitland nimmt zu. Als Träger öffentlicher Belange erreicht uns eine Vielzahl an Bebauungsplänen aus dem Rhein-Main-Gebiet. Aus unserer Sicht ergibt sich daraus das Bild, dass in der Region derzeit vermehrt Logistikzentren und -Standorte, z.B. in Form von Verteilzentren der Deutschen Post oder im Lebensmittel-Einzelhandel, nachgefragt werden und entstehen. Dieses Wachstum setzt sich auch in allen uns bekannten Prognosen fort und korrespondiert im Übrigen zu dem Wachstum und Ausbau des Flughafens Frankfurt. Dementsprechend ist es umso wichtiger, dass der Staat seiner Aufgabe nachkommt, zuverlässig und langfristig planbar die planungsrechtlichen Grundlagen für ausreichend Stellplätze für die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Speditionsbereich zu schaffen. Andernfalls ist davon auszugehen, dass der LKW-Verkehr vermehrt in die autobahnnahe Gewerbegebiete oder andere umliegende Straßenbereiche ausweichen und dort mit dem anliegenden Gewerbe und Handwerk, aber auch mit Anwohnern um Parkplätze konkurrieren muss, um den Auflagen zur Ruhezeit nachzukommen. Teilweise ist dieses Muster im Rhein-Main-Gebiet bereits zu beobachten und belastet lokal die Verkehrssituation. Insofern setzt die geplante Aufgabe der Vorrangfläche für einen Autohof ein falsches Zeichen.

Wir sprechen uns daher dafür aus, von den Umwandlungsplänen Abstand zu nehmen und wären dankbar, wenn die in unserer Stellungnahme angeführten Argumente bei der weiteren Abwägung Berücksichtigung finden würden. Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Behandlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Der Hinweis, dass es in Deutschland einen erheblichen Mangel an Lkw-Stellplätzen gibt, ist berechtigt. Dies gilt in besonderem Maße auch für das Rhein-Main-Gebiet mit seinem erheblichen Anteil an Transitverkehren. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen konnte durch ein Sonderprogramm des Bundes für den Neu- und Ausbau von Stellplätzen an den Bundesautobahnen in den letzten Jahren zwar gemildert, jedoch nicht beseitigt werden. Aufgrund des hohen Kostendrucks und des scharfen Wettbewerbes im Straßengüterverkehrsgewerbe suchen die Lkw-Fahrer i. d. R. kostengünstige oder kostenfreie Lkw-Stellplätze - möglichst direkt an der Autobahn. Insofern lassen sich Autohöfe mit ihren umfassenden und z. T. kostenintensiven Angeboten nur schwer wirtschaftlich betreiben. Nach Aussagen der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) und des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs (ADAC) sind die

Umsätze in den letzten Jahren um bis zu 50 % zurückgegangen. Infolgedessen finden sich kaum Investoren mehr für den Bau neuer Anlagen. Ausnahmen sind denkbar, wenn ein Autohof um andere, für den Investor finanziell lukrative Nutzungen ergänzt wird, z. B. Spielothek und Discothek. Dies ist jedoch in aller Regel vor Ort nicht gewünscht und entspricht auch nicht der planerischen Bestimmung derartiger Flächen. Dies gilt auch für die geplanten Sonderbaufläche für Autohöfe in Bischofsheim, deren Aufgabe insofern konsequent und auch so von der Kommune gewollt ist. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen kann letztendlich nur durch den ergänzenden Neu- und Ausbau von Rastanlagen mit Lkw-Stellplätzen direkt entlang der Bundesautobahnen gelöst werden. Dies ist eine Aufgabe des Bundes und planerisch über entsprechende fachgesetzliche Verfahren außerhalb der regionalen Flächennutzungsplanung umzusetzen.

1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

Beschluss über die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB, Behandlung der Stellungnahmen

Stellungnehmer: IHK Darmstadt
Gruppe: TöB

001_BISCH_B-00685

Dokument vom: 04.11.2013
Dokument-Nr.: S-01756

Diese BE kommt in 1 Dokument(en) vor.

Stellungnahme:

Gegen die von Ihnen angestrebte Änderung bleibt die IHK Darmstadt bei folgenden Einwänden:

1. Ihre Begründung, es würden keine weiteren LKW-Stellplätze mehr benötigt, können wir nicht teilen. Richtig und wichtig ist, dass der Staat seiner Aufgabe nachkommt, weitere Stellplätze zu errichten. Fakt ist aber auch, dass den privaten Autohöfen eine wichtige Rolle bei der Bedarfsdeckung zukommt. Dies sieht im Übrigen auch das Bundesverkehrsministerium so (Vgl. BMVBS (Hrsg.) (o.Datum): Lkw-Parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagensystem, S. 22). Ferner wäre es interessant zu erfahren, auf welcher Grundlage die "neuesten Erkenntnisse der Oberen Verkehrsbehörde" (S. 10 Ihrer Planbegründung) beruhen.
2. Ihre weitere Begründung, das Transportgewerbe würde keine entgeltpflichtigen Angebote wahrnehmen, teilen wir nicht. Im Gegenteil sehen wir eine Entwicklung hin zur Nachfrage entgeltpflichtiger Parkraumangebote. Das Gewerbe ist bereit und teils sogar gezwungen, Stellplätze vorab anzumieten, um Lenk- und Ruhezeiten einhalten zu können. Zudem werden Parkraumangebote mit Einfahrtskontrolle und Parkraumüberwachung immer interessanter, da die Kriminalität in den letzten Jahren zugenommen hat.
3. Gerade mithilfe von zusätzlichen Angeboten wie Autohöfen können Gemeinden dafür Sorge tragen, dass Gewerbegebiete oder generell der städtische Raum nicht von LKW-Verkehr (Park-Such-Verkehr und ruhender Verkehr) belastet wird.

Behandlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Der Hinweis, dass es in Deutschland einen erheblichen Mangel an Lkw-Stellplätzen gibt, ist berechtigt. Dies gilt in besonderem Maße auch für das Rhein-Main-Gebiet mit seinem erheblichen Anteil an Transitverkehren. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen konnte durch ein Sonderprogramm des Bundes für den Neu- und Ausbau von Stellplätzen an den Bundesautobahnen in den letzten Jahren zwar gemildert, jedoch nicht beseitigt werden. Aufgrund des hohen Kostendrucks und des scharfen Wettbewerbes im Straßengüterverkehrsgewerbe suchen die Lkw-Fahrer i. d. R. kostengünstige oder kostenfreie Lkw-Stellplätze - möglichst direkt an der Autobahn. Insofern lassen sich Autohöfe mit ihren umfassenden und z. T. kostenintensiven Angeboten nur schwer wirtschaftlich betreiben. Nach Aussagen der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) und des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs (ADAC) sind die Umsätze in den letzten Jahren um bis zu 50 % zurückgegangen. Infolgedessen finden sich kaum Investoren mehr für den Bau neuer Anlagen. Ausnahmen sind denkbar, wenn ein Autohof um andere, für den Investor finanziell lukrative Nutzungen ergänzt wird, z. B. Spielothek und Discothek. Dies ist jedoch in aller Regel vor Ort nicht gewünscht und entspricht auch nicht der planerischen Bestimmung derartiger Flächen. Dies gilt auch für die geplanten Sonderbaufläche für Autohöfe in Bischofsheim, deren Aufgabe insofern konsequent und auch so von der Kommune gewollt ist. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen kann letztendlich nur durch den ergänzenden Neu- und Ausbau von Rastanlagen mit Lkw-Stellplätzen direkt entlang der Bundesautobahnen gelöst werden. Dies ist eine Aufgabe des Bundes und planerisch über entsprechende fachgesetzliche Verfahren außerhalb der regionalen Flächennutzungsplanung umzusetzen.

1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

Beschluss über die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB, Behandlung der Stellungnahmen

Stellungnehmer: Fraport AG Rechtsangelegenheiten und Verträge
Gruppe: TöB

001_BISCH_B-00686

Dokument vom: 28.10.2013
Dokument-Nr.: S-01757

Diese BE kommt in 1 Dokument(en) vor.

Stellungnahme:

Zu o.a. Bauleitplanung verweisen wir auf unsere bereits im Rahmen der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgegebene Stellungnahme vom 11.06.2013. Diese lautete:

Das in Frage stehende Planungsgebiet befindet sich innerhalb der Bauhöhenbeschränkung des Bauschutzbereiches des Verkehrsflughafens Frankfurt Main, und zwar gemäß § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2b LuftVG innerhalb der Anflugsektoren 07C und 07R in einem Umkreis von 10 km bis 15 km Halbmesser um die Startbahnbezugspunkte 1 und 2. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde ist erforderlich, wenn die Bauwerke die Höhe von 100 m (Höhe bezogen auf die Startbahnbezugspunkte der Lande-/Startflächen von 100 müNN) überschreiten.

Behandlung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Durch das Änderungsverfahren wird die Darstellung von "Sonderbaufläche - Autohof" in "Vorranggebiet für Landwirtschaft" geändert. Es ist nicht geplant dort Bauwerke zu errichten sondern die bisherige landwirtschaftliche Nutzung bleibt erhalten.

**1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010
für die Gemeinde Bischofsheim
Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A
60"**

**Beschluss über die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die
Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB, Behandlung der Stellungnahmen**

**Stellungnehmer: hessenARCHÄOLOGIE
Gruppe: TöB**

001_BISCH_B-00689

**Dokument vom: 11.10.2013
Dokument-Nr.: S-01744**

Diese BE kommt in 1 Dokument(en) vor.

Stellungnahme:

Gegen die o. a. Maßnahme werden von Seiten unserer Behörde keine grundsätzlichen Bedenken oder Änderungswünsche vorgebracht.
Zur Sicherung von Bodendenkmälern ist ein Hinweis auf § 20 HDSchG wie folgt aufzunehmen:
"Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies der hessenArchäologie oder der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen."
Die Abteilung für Bau- und Kunstdenkmalpflege unseres Amtes wird gegebenenfalls gesondert Stellung nehmen.

Behandlung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Durch das Änderungsverfahren wird die Darstellung von "Sonderbaufläche - Autohof" in "Vorranggebiet für Landwirtschaft" geändert. Die bisherige landwirtschaftliche Nutzung wird beibehalten, so dass mit keinen zusätzlichen, über die übliche Bewirtschaftung hinaus gehenden, Eingriffen in den Boden zu rechnen ist.

1. Änderung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Gemeinde Bischofsheim

Gebiet: "Geplanter Autohof nordwestlich der Anschlussstelle Bischofsheim an der A 60"

Beschluss über die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB, Behandlung der Stellungnahmen

Stellungnehmer: Regierungspräsidium Darmstadt III 31.2
Gruppe: TöB

001_BISCH_B-00712

Dokument vom: 26.11.2013
Dokument-Nr.: S-01825

Diese BE kommt in 1 Dokument(en) vor.

Stellungnahme:

Gegen das Änderungsverfahren bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Ich weise jedoch darauf hin, dass den mir übersandten Änderungsunterlagen nur sehr schwer entnommen werden kann, in welchen Punkten diese von den Unterlagen abweichen, die Sie mir mit Ihrem Schreiben vom Mai 2013 übersandt haben. So sollten beispielsweise die Änderungen unter dem Abschnitt A 4. (Regionalplanerische Aspekte) in kursiver oder fetter Schrift hervorgehoben werden, um diese besser erkennen zu können. Zudem wäre es hilfreich, wenn aus den Unterlagen der Stand der Bearbeitung hervorgehen würde, um keine Verwechslung mit den mir im Mai diesen Jahres übersandten Unterlagen aufkommen zu lassen.

Behandlung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

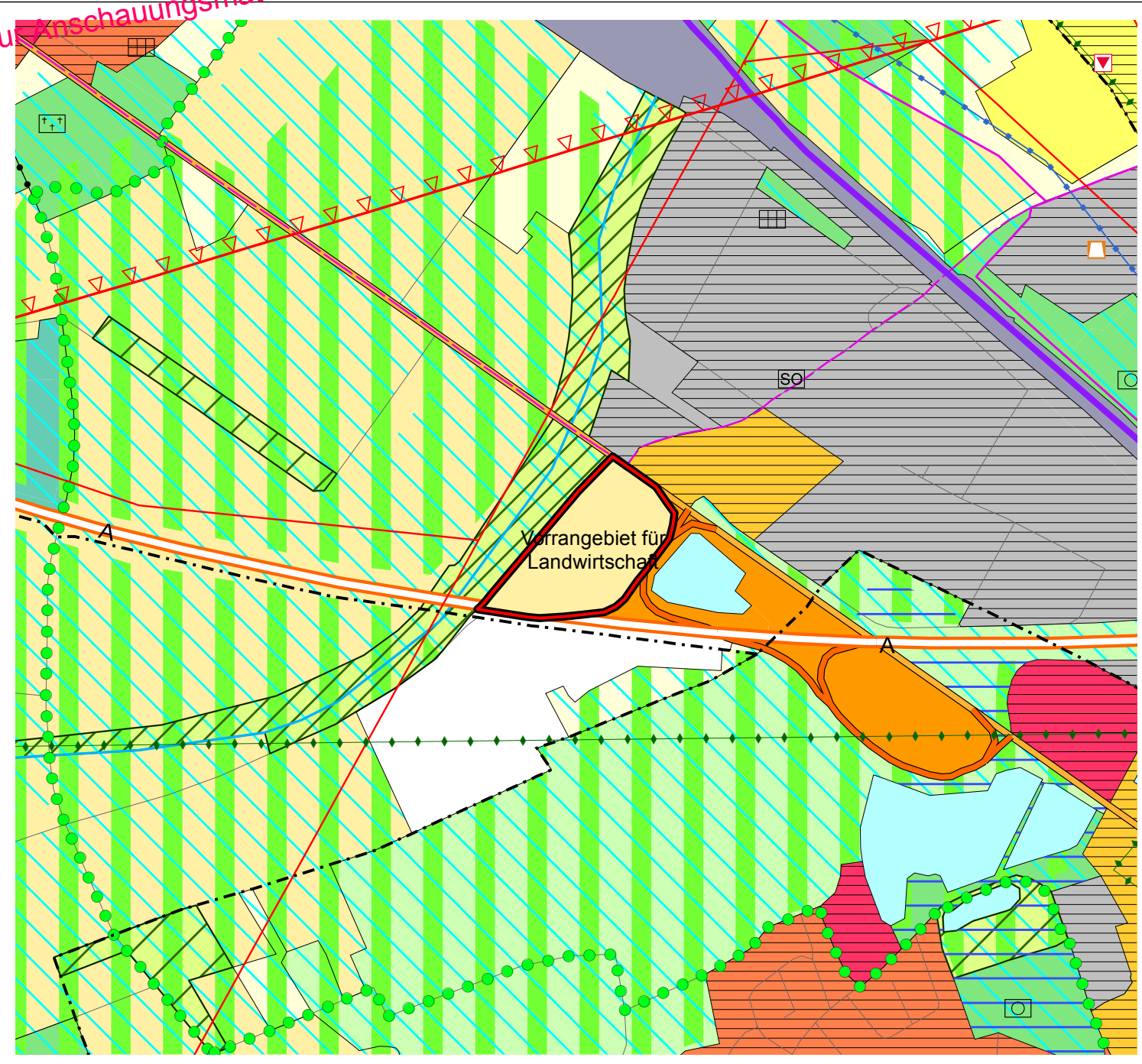
Begründung:

Das verwendete Programm Infodoc bietet keine automatische Änderungsnachverfolgung. Der händische Aufwand der Nachmarkierung und dessen Endkontrolle wird vom Arbeitsaufwand als unverhältnismäßig angesehen. Um den Stand der Bearbeitung zu verdeutlichen erscheint in der Kopfzeile der Änderungsunterlagen ab sofort der Name und Stand des jeweiligen Verfahrens.

Änderungsbedarf:

Texte/Erläuterung der Planung
Texte/Umweltbericht

Nur Anschauungsmaterial



**Bischofsheim, Bischofsheim BISCH_001_O
"Geplanter Autohof nordwestl. der
Anschlußstelle Bischofsheim an der A60"**

RegFNP-Änderungsverfahren
(Vorbereitung Abschließender Beschluss)

Gesamtfläche (Vorranggebiet für
Landwirtschaft): 5,1 ha

erstellt am 07.01.2014

Datengrundlagen:

Realnutzungsinterpretation,
Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main,
Bildflug 1996. Einzelne Nachträge bis 2000.

ATKIS® Basis-DLM,
Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und
Geoinformation, Bildflug 1997. Einzelne Nachträge bis 2005.

Landschaftsplan des Umlandverbandes Frankfurt,
Stand März 2001

Flächennutzungsplan des Planungsverbandes Ballungsraum
Frankfurt/Rhein-Main, Stand 31.12.2010

Regionaler Flächennutzungsplan 2010
FrankfurtRheinMain

RegFNP 2010

Maßstab 1:10.000
Herausgeber und Druck:



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

