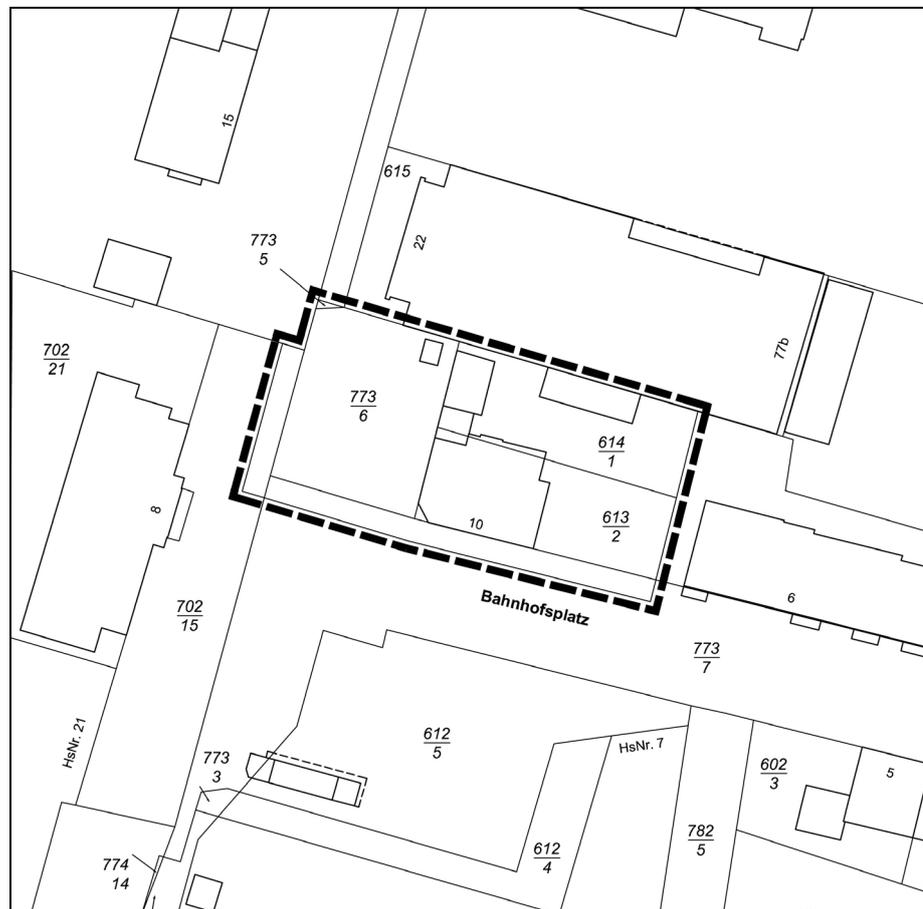


Stadt Bad Vilbel

1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“



Satzung

Stadt Bad Vilbel

1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ Satzung

Aufgestellt im Auftrag der

IFD Grundstück GmbH & Co. KG
Rodheimer Str. 9
61118 Bad Vilbel

Stand: 27.03.2019

ROB
planergruppe
ARCHITEKTEN + STADTPLANER

Verfasser:

Planergruppe ROB
Schulstrasse 6
65824 Schwalbach

Inhalt

A	Rechtsgrundlagen	5
B	Planungsrechtliche Festsetzungen	6
1	Art der baulichen Nutzung	6
1.1	Mischgebiete MI 1	6
1.2	Mischgebiete MI 2	6
2	Maß der baulichen Nutzung	7
2.1	Mischgebiet MI 1	7
2.2	Mischgebiet MI 2	8
3	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und Stellung der baulichen Anlagen	8
3.1	Bauweise	8
3.2	Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	8
3.3	Stellung der baulichen Anlagen	9
4	Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Carports und Tiefgaragen	9
4.1	Mischgebiet MI 1	9
4.2	Mischgebiet MI 2	9
4.3	Öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	9
5	Straßenverkehrsflächen	9
5.1	Öffentliche Straßenverkehrsflächen	9
5.2	Öffentliche Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	9
6	Planungen, Nutzungsregelungen, Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	9
6.1	Planungen, Nutzungsregelungen oder Maßnahmen auf Bauflächen	9
7	Sonstige Festsetzungen	10
7.1	Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	10
7.2	Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor sowie zur Vermeidung oder Minimierung von schädlichen Umwelteinwirkungen	10
7.3	Soll-Geländehöhe	11
C	Satzung über bauordnungsrechtliche Festsetzungen	12
1	Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen	12
2	Fassadengestaltung	12
2.1	Mischgebiete MI 2	12
3	Werbeanlagen	13
D	Hinweise	14
1	Vorschlagslisten für Gehölzarten/-sorten	14
1.1	Großkronige Bäume	14
1.2	Mittelkronige Bäume	14
1.3	Obstbäume Hochstamm	14
1.4	Sträucher	15
1.5	Geschnittene Hecken	15
2	Sicherung von Bodendenkmälern	15
3	Altlasten	15
4	Kampfmittel	16
5	Verwertung von Niederschlagswasser	16
6	Heilquellenschutz	16
7	Einwirkungen durch den Straßenverkehr	16
8	Belange des Schienenverkehrs	17
9	Schutz bestehender und geplanter Leitungen	17
E	Begründung	18

1	Anlass und Aufgabenstellung.....	18
2	Lage und Abgrenzung.....	19
3	Übergeordnete Planungsebenen	20
3.1	Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010	20
4	Verfahrensablauf	20
5	Gewährleistung des Sicherungszieles nach § 13a Abs. 1 BauGB.....	21
6	Bestehende Rechtsverhältnisse, Bebauungspläne, Satzungen	21
7	Bestandsdarstellung und Bewertung der städtebaulichen Situation	22
8	Planerische Zielsetzung.....	24
8.1	Planerische Zielsetzung zum Zeitpunkt des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“.....	24
8.2	Planerische Zielsetzung zum Zeitpunkt der 1. Änderung	26
9	Planungsrechtliche Festsetzungen	27
9.1	Art der baulichen Nutzung	27
9.2	Maß der baulichen Nutzung	28
9.3	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und Stellung der baulichen Anlagen	30
9.4	Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Carports und Tiefgaragen	31
9.5	Verkehrsflächen.....	31
9.6	Planungen, Nutzungsregelungen, Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	31
9.7	Sonstige Festsetzungen	32
10	Satzung über bauordnungsrechtliche Festsetzungen.....	35
10.1	Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen	35
10.2	Fassadengestaltung	36
10.3	Werbeanlagen	36
11	Lärmschutz.....	36
12	Ver- und Entsorgung.....	38
13	Artenschutz.....	38
F	Abbildungsverzeichnis.....	40
G	Quellenangaben.....	41

A Rechtsgrundlagen

- **Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634);
- **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434);
- **Hessische Bauordnung (HBO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 06. Juni 2018 (GVBl. 2018 Nr. 9, Seite 197 - 248);
- **Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 2016 (GVBl. S. 211);
- **Hessische Gemeindeordnung (HGO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Juni 2018 (GVBl. S. 291);
- **Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786);
- **Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanzV)** vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057);

B Planungsrechtliche Festsetzungen

(gem. § 9 (1-3) BauGB)

1 Art der baulichen Nutzung

(gem. § 9 (1) Nr. 1 BauGB)

1.1 Mischgebiete MI 1

(gem. § 6 BauNVO)

1.1.1 Erdgeschosse

Zulässig sind:

1. Geschäfts- und Bürogebäude,
2. Ein Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von maximal 80 m²,
3. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. Schank- und Speisewirtschaften,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. Sonstige Gewerbebetriebe,
3. Gartenbaubetriebe,
4. Tankstellen,
5. Vergnügungsstätten.

1.1.2 Geschosse oberhalb der Erdgeschosse

Zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sind:

1. Einzelhandelsbetriebe sowie Schank- und Speisewirtschaften,
2. Sonstige Gewerbebetriebe,
3. Gartenbaubetriebe,
4. Tankstellen,
5. Vergnügungsstätten.

1.2 Mischgebiete MI 2

(gem. § 6 BauNVO)

1.2.1 Erdgeschosse

Zulässig sind:

1. Geschäfts- und Bürogebäude,

2. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
3. Schank- und Speisewirtschaften,
4. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe,
3. Sonstige Gewerbebetriebe,
4. Gartenbaubetriebe,
5. Tankstellen,
6. Vergnügungsstätten.

1.2.2 Geschosse oberhalb der Erdgeschosse

Zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sind:

1. Einzelhandelsbetriebe sowie Schank- und Speisewirtschaften,
2. Sonstige Gewerbebetriebe,
3. Gartenbaubetriebe,
4. Tankstellen,
5. Vergnügungsstätten.

2 Maß der baulichen Nutzung

(gem. § 9 (1) Nr. 1 BauGB)

Die zulässige Geschossfläche ist gem. § 21a (5) BauNVO um die Flächen notwendiger Garagen, die unterhalb der Geländeoberfläche hergestellt werden, zu erhöhen.

Gemäß § 19 (4) BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, mitzurechnen. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO innerhalb des Mischgebietes MI 1 bis zu einer Grundflächenzahl von 0,82 überschritten werden. Die zulässige Grundfläche darf durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.

2.1 Mischgebiet MI 1

Die zulässige Grundflächenzahl GRZ beträgt 0,65.

Die zulässige Geschossflächenzahl GFZ beträgt 2,8. In die Berechnung der Geschossflächenzahl sind gem. § 20 (3) S. 2 BauNVO die Flächen aller oberirdischen Geschosse einzubeziehen, nicht nur die Vollgeschosse.

Die zulässige Zahl der Vollgeschosse beträgt 4.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe beträgt 128,00 m ü. NN.

Die maximale Gebäudehöhe kann auf bis zu 10% der überbaubaren Grundfläche um 1,50 m überschritten werden.

2.2 Mischgebiet MI 2

Die zulässige Grundflächenzahl GRZ beträgt 0,5.

Die zulässige Geschossflächenzahl GFZ beträgt 2,0.

Die zulässige Zahl der Vollgeschosse beträgt 4.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe beträgt 128 m ü. NN.

Die maximale Gebäudehöhe kann auf bis zu 10% der überbaubaren Grundfläche um 1,50 m überschritten werden.

3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und Stellung der baulichen Anlagen

(gem. § 9 (1) Nr. 2 BauGB)

3.1 Bauweise

(gem. § 22 BauNVO)

3.1.1 Mischgebiete MI 1 und MI 2

Es wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. In der abweichenden Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO müssen die Gebäude auf den festgesetzten Baulinien errichtet werden. Die nach § 6 HBO erforderlichen Abstandsflächen sind nicht einzuhalten. Die Einhaltung der Anforderungen an den Brandschutz ist nachzuweisen.

3.2 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

(gem. § 23 BauNVO)

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt.

3.2.1 Mischgebiet MI 1

Innerhalb der durch Nebenzeichnungen festgesetzten Bereiche für das 1. bis 3. Obergeschoss sowie für das 4. Obergeschoss des Mischgebietes MI 1 kann die öffentliche Straßenverkehrsfläche ab einer Höhe von 2,70 m über der darunter liegenden festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche überbaut werden. Die Nutzung des bestehenden Gehweges darf hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

3.3 Stellung der baulichen Anlagen

Die Stellung der baulichen Anlagen ist falls erforderlich durch Planzeichen festgesetzt.

4 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Carports und Tiefgaragen

(gem. § 9 (1) Nr. 4 BauGB)

4.1 Mischgebiet MI 1

Die Errichtung oberirdischer Stellplätze, Carports und Garagen ist nicht zulässig. Die Errichtung von Tiefgaragen ist in der dafür festgesetzten Fläche zulässig. Innerhalb der Fläche für Tiefgaragen ist zur Erschließung der Tiefgarage die Errichtung eines PKW-Hubs mit einer Breite von maximal 3,60 m, einer Länge von maximal 6,50 m und einer Höhe von maximal 3 m innerhalb des dafür festgesetzten Baufensters an der nördlichen Grundstücksgrenze zulässig.

4.2 Mischgebiet MI 2

Die Errichtung oberirdischer Carports und Garagen ist nicht zulässig. Die Errichtung von Stellplätzen und Tiefgaragen ist nur in der dafür festgesetzten Fläche zulässig.

4.3 Öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die Errichtung oberirdischer Stellplätze ist generell zulässig.

5 Straßenverkehrsflächen

(gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB)

5.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Siehe Einzeichnung im Plan.

5.2 Öffentliche Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Es wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ festgesetzt. Eine Überbauung darf dem Bau und Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs nicht entgegenstehen.

6 Planungen, Nutzungsregelungen, Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(gem. § 9 (1) Nr. 20 und 25 a + b BauGB)

6.1 Planungen, Nutzungsregelungen oder Maßnahmen auf Bauflächen

6.1.1 Nicht überbaute Grundstücksflächen des Mischgebietes MI 1

Es wird festgesetzt:

- Mindestens 18 % der Grundstücksflächen sind gärtnerisch zu gestalten
- Mindestens 30 % der gärtnerisch gestalteten Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern der Vorschlagsliste zu bepflanzen

- Tiefgaragen sind erd- bzw. substratüberdeckt herzustellen; dabei muss die Mindeststärke der Erdüberdeckung 60 cm und die Mindeststärke der Substratüberdeckung 35 cm betragen

6.1.2 Nicht überbaute Grundstücksflächen des Mischgebietes MI 2

Es wird festgesetzt:

- Mindestens 25 % der Grundstücksflächen sind gärtnerisch zu gestalten
- Mindestens 30 % der gärtnerisch gestalteten Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern der Vorschlagsliste zu bepflanzen
- Tiefgaragen sind erd- bzw. substratüberdeckt herzustellen; dabei muss die Mindeststärke der Erdüberdeckung 60 cm und die Mindeststärke der Substratüberdeckung 35 cm betragen

7 Sonstige Festsetzungen

7.1 Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

(gem. § 9 (1) Nr. 21 BauGB)

Es werden Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Versorgungsträger (Stadt Bad Vilbel, Stadtwerke Bad Vilbel GmbH, OVAG Netz GmbH, Telekom Deutschland GmbH und Oskar Dietrich GmbH) zeichnerisch festgesetzt.

7.2 Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor sowie zur Vermeidung oder Minimierung von schädlichen Umwelteinwirkungen

(gem. § 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Die in den Festsetzungen zum Schutz vor sowie zur Vermeidung und Minimierung von schädlichen Umwelteinwirkungen in Bezug genommenen technischen Regelwerke werden im Rathaus der Stadt Bad Vilbel, Am Sonnenplatz 1, 61118 Bad Vilbel, 2. OG, Fachdienst Planung und Stadtentwicklung, während der allgemeinen Dienststunden zu jedermanns Einsicht bereit gehalten.

7.2.1 Vorkehrungen gegen Verkehrslärm

Innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 sind bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten auf Grund der Verkehrslärmimmissionen gemäß § 9 BauGB für Räume, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Personen dienen, bauliche Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen. Zum Schutz der Aufenthaltsräume gegen Außenlärm ist nachzuweisen, dass die Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile gemäß DIN 4109-1:2016-07 in Verbindung mit E DIN 4109-1:2017-01 unter Berücksichtigung des Berechnungsverfahrens nach DIN 4109-2:2019-07 erfüllt werden. Für Räume, die dem dauerhaften Aufenthalt im Nachtzeitraum dienen (Schlafzimmer, Kinderzimmer), ist der Einbau schallgedämmter Lüftungselemente erforderlich.

7.2.2 Vorkehrungen gegen Erschütterungen

Zur Reduzierung der verkehrsinduzierten Schwingungsmissionen sind innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 bauseits erschütterungsmindernde Maßnahmen zu ergreifen. Die konkrete Überprüfung der auf die Gebäude einwirkenden Erschütterungsmissionen sowie die Festlegung von erforderlichen Minderungsmaßnahmen hat im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens auf Basis konkretisierter Gebäudeplanungen zu erfolgen.

7.3 Soll-Geländehöhe

(gem. § 9 (3) BauGB)

7.3.1 Mischgebiet MI 1

In dem Mischgebiet MI 1 wird die geplante Höhenlage (Soll-Geländehöhe) mit 112,09 m ü. NN festgesetzt.

C Satzung über bauordnungsrechtliche Festsetzungen

(gem. § 9 (4) BauGB in Verbindung mit § 91 HBO)

1 Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen

Stellplätze sind mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem luft- oder wasserdurchlässigem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Untergrund herzustellen.

Stellplätze sind ausreichend mit geeigneten Bäumen und Sträuchern zu umpflanzen. Für je 5 Stellplätze ist ein standortgeeigneter Baum (Stammumfang mind. 10 cm, gemessen in 1 m Höhe) in einer unbefestigten Baumscheibe von ca. 5 m² zu pflanzen und dauernd zu unterhalten. Zur Sicherung der Baumscheiben sind geeignete Schutzvorrichtungen, wie z.B. Abdeckgitter, vorzusehen.

Stellplätze für Fahrräder ab 5 Fahrrädern sollen mit Rahmensicherung ausgestattet werden.

Innerhalb des Mischgebietes MI 1 ist abweichend von § 3 Abs. 4 der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel die Errichtung von Doppelparkern als Elektro-Mechanische Parksyste me zulässig. Für jedes Parkdeck in einem Doppelparker ist eine lichte Höhe von 2 m zu gewährleisten.

Des Weiteren wird abweichend von den Regelungen der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel gem. § 1 Abs. 2 der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel auf der Grundlage der Anlage 1 der folgende Stellplatzschlüssel für das Mischgebiet MI 1 festgesetzt:

Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge
2 Wohngebäude	
2.2 Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1,5 Stellplätze je Wohnung

Im Übrigen gilt die Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel in der jeweils gültigen Fassung.

Die Beachtung der Pflanzliste wird empfohlen (siehe Teil D1: Hinweise).

2 Fassadengestaltung

2.1 Mischgebiete MI 2

Im Mischgebiet MI 2 hat bei den zur öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ hin orientierten Gebäuden mit einer Fassadenlänge von mehr als 15 m nach höchstens 12 m Gebäudelänge in dieser Fassade ein Rücksprung von mindestens 0,5 m Tiefe und mindestens 2 m Breite bis höchstens 5 m Breite zu erfolgen. Das Dach darf ohne Rücksprünge durchlaufen. Weiterhin sind die Fassaden über alle Geschosse gestalterisch durch Farb- und/oder Materialwechsel zu gliedern. Die Gliederungsabschnitte dürfen eine Breite von 10 m nicht überschreiten und sind auf die festgesetzten Rücksprünge abzustimmen.

3 Werbeanlagen

Es gilt die Gestaltungssatzung für Werbeanlagen der Stadt Bad Vilbel in der jeweils gültigen Fassung.

D Hinweise

1 Vorschlagslisten für Gehölzarten/-sorten

1.1 Großkronige Bäume

(I Wuchsordnung)

Acer platanoides
Aesculus hippocastanum
Fraxinus excelsior "Westhof's Glorie"

Quercus robur
Salix alba "Liempde"
Tilia cordata

1.2 Mittelkronige Bäume

(II Wuchsordnung)

Prunus avium
Prunus "avium Plena"
Carpinus betulus

Quercus robur "Fastigiata"
Tilia cordata "Greenspire"
Aesculus hippocastanum "Baumannii"
Betula nigra

1.3 Obstbäume Hochstamm

Äpfel

Anhalter
Ananas-Renette Jakob
Baumanns Renette
Brettacher
Cox Orange Renette
Danziger Kantapfel (Roter Kardinal)
Dülmener Rosenapfel
Geflammtter Kardinal (Herrenapfel)
Geheimrat Oldenburg
Gelber Edelapfel (= Zitronenapfel)
Gloster
Goldparmäne
Goldrenette von Blenheim
Grahams Jubiläum
Graue Französische Renette
Gravensteiner

Hammeldeinchen
Lebel
James Grieve
Kaiser Wilhelm
Kanada-Renette
Landsberger Renette
Minister von Hammerstein
Rheinischer Bohnapfel (Bohnapfel)
Rote Sternrenette
Roter Boskoop
Roter Eiserapfel
Roter Trierer Weinapfel
Schafsnase (Rheinische Schafsnase)
Schöner von Boskoop
Schöner von Nordhausen
Weißer Klarapfel (= Haferapfel)

Birnen

Alexander Lucas
Blumbachs Butterbirne
Clapps Liebling
Diels Butterbirne
Gellerts Butterbirne
Gräfin von Paris
Gute Graue
Gute Luise von Avranches

Hofratsbirne
Köstliche von Charneux
Madame Verté
Mollebusch
Neue Poiteau
Pastorenbirne
Vereinsdechantbirne

Zwetschen, Pflaumen, Mirabellen

Anna Späth
Auerbacher
Bühler Frühzwetsche
Ersinger Frühzwetsche
Graf Althans

Große Grüne Reneklode
Hauszwetsche (in Typen)
Königin Viktoria
Nancymirabelle
Ontariopflaume

Kirschen

Büttners Rote Knorpelkirsche

Koburger Mai-Herzkirsche

Dönnissens gelbe Knorpelkirsche
 Große Prinzeßkirsche
 Großer Gobet
 Große Schwarze Knorpelkirsche
 Hedelfinger Riesenkirsche
 Kassins Frühe

Lauermannkirsche
 Ochsenherzkirsche
 Rote Knorpelkirsche
 Schattenmorelle
 Schneiders späte Knorpelkirsche
 Süße Frühweichsel

Sonstige

Speierling

Walnuß

1.4 Sträucher

Cornus alba
 Cornus mas
 Cornus sanguinea
 Corylus avellana
 Crataegus monogyna
 Crataegus laevigata
 Ligustrum vulgare "Atrovirens"
 Lonicera xylosteum
 Prunus spinosa
 Rosa arvensis
 Rosa canina

Rosa gallica
 Rosa rubiginosa
 Rubus fruticosus
 Sambucus nigra
 Sambucus racemosa
 Salix purpurea
 Syringa vulgaris
 Viburnum opulus
 Viburnum lantana

1.5 Geschnittene Hecken

Berberis thunbergii (grünlaubig)
 Berberis vulgaris
 Buxus sempervirens
 Carpinus betulus

Crataegus spec.
 Ligustrum vulgare "Atrovirens"
 Taxus baccata

2 Sicherung von Bodendenkmälern

Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenArchäologie, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen (§ 21 HDSchG). In diesen Fällen kann für die weitere Fortführung des Vorhabens eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 18 HDSchG erforderlich werden.

Da im Bebauungsplan mit dem Auftreten von Bodendenkmälern zu rechnen ist, muss eine vom Verursacher beauftragte Grabungsfirma mittels einer Baubeobachtung beim Mutterbodenabtrag / bei Abrissarbeiten / beim Rückbau von Bauresten die Maßnahme begleiten.

Sollten bedeutende Reste vorgeschichtlicher Siedlungen / Gräber oder andere Kulturdenkmäler auftreten, gilt, dass durch die weitere Bebauung Kulturdenkmäler im Sinne von § 2 Abs. 2 HDSchG (Bodendenkmäler) zerstört werden. Daher muss im Vorfeld weiterer Bodeneingriffe eine Grabungsmaßnahme vorgeschaltet werden, um das Kulturgut zu dokumentieren und zu sichern (§ 18 Abs. 5 HDSchG). Die Kosten sind vom jeweiligen Verursacher zu tragen.

3 Altlasten

Schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen, Altlasten bzw. altlastenverdächtige Flächen (§ 2 Abs. 3 – 6 BBodSchG) sind im Bereich des Plangebietes unter Berücksichtigung des zum Überprüfungsstermin 16.01.2019 verfügbaren Kenntnisstandes (Informationsstand

nach vorliegender Akten- und Kartenlage, FIS AG-Einträge) nicht bekannt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die FIS AG-Datenbank ständig fortgeschrieben wird.

4 Kampfmittel

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich das Plangebiet in einem Bombenabwurfgebiet befindet.

Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden.

In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern durchgeführt wurden, sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.

Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondierung auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen bis in einer Tiefe von 5 Meter (ab GOK IIWK) erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.

Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z.B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich.

Es ist dann notwendig, einen eventuell vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.

5 Verwertung von Niederschlagswasser

Nach § 37 Abs. 4 Hessisches Wassergesetz – HWG – soll Niederschlagswasser von demjenigen verwertet werden, bei dem es anfällt, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen. Dies ist eine Soll-Bestimmung, von der nur in begründeten Einzelfällen abgewichen werden kann.

6 Heilquellenschutz

Das Plangebiet liegt in der Schutzzone I des Oberhessischen Heilquellenschutzbezirkes ID 440-088 (Hess. Regierungsblatt Nr. 33). In der Zone I sind gemäß Verordnung den Schutz der Heilquellen in der Provinz Oberhessen betreffend vom 19.02.1929 Abgrabungen und unterirdische Arbeiten ohne Genehmigung nur bis zu einer Tiefe von 5 m erlaubt.

7 Einwirkungen durch den Straßenverkehr

Gegen den Straßenbaulastträger der übergeordneten Straße (Landesstraße 3008) bestehen keine Ansprüche gegen Verkehrsemissionen, auch zu keinem späteren Zeitpunkt.

8 Belange des Schienenverkehrs

Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Werden Erdarbeiten ausgeführt, muss vorab durch eine ausreichende Anzahl von Schürfungen die Lage von DB-Kabeln und Leitungen festgestellt werden. Gegebenenfalls sind alle Erdarbeiten von Hand auszuführen. Eventuell vorhandene Kabel und Leitungen müssen entweder umgelegt oder gesichert werden. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers/potentiellen Käufers und seiner Rechtsnachfolger.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. In unmittelbarer Nähe der elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich in unmittelbarer Nähe zu einer Oberleitungsanlage der Deutschen Bahn AG. Auf die Gefahren durch die 15.000 V Spannung der Oberleitung und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen wird ausdrücklich hingewiesen.

Da Baumaßnahmen in der Nähe von Bahnanlagen den GSM-R-Funk der DB Netz AG beeinflussen könnten, ist die Funknetzplanung der DB Netz AG im Rahmen der Vorhabenrealisierung zu beteiligen (DB Netz AG, I.NPS 213, Herr Rätz, Kleyerstr. 25, 60326 Frankfurt).

9 Schutz bestehender und geplanter Leitungen

Bei Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich bestehender und geplanter Leitungen sind entsprechende Maßnahmen gemäß den technischen Anforderungen des jeweiligen Versorgungsträgers zum Schutz der Leitungen zu treffen.

E Begründung

Sämtliche Textteile der Begründung des Bebauungsplans „Bahnhofsplatz“, die für den Geltungsbereich der 1. Änderung relevant sind, wurden unverändert übernommen. Sie sind zum Zwecke der besseren Nachvollziehbarkeit kursiv gedruckt.

1 Anlass und Aufgabenstellung

Auf der bisher unbebauten Teilfläche im Norden des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Bahnhofsplatz“ soll der Bau eines Wohn- und Geschäftshauses zeitnah realisiert werden. Im Vorfeld der Realisierung werden folgende inhaltliche Änderungen im Bebauungsplan notwendig:

- Änderung der Gliederung des festgesetzten Mischgebietes,
- Änderung der Feingliederung der zulässigen Nutzungen in Teilbereichen,
- Änderung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung,
- Änderung der festgesetzten Bauweise,
- Anpassung von Baufenstern,
- Anpassung der Festsetzungen für Stellplätze, Carports, Garagen und Tiefgaragen,
- Änderung der Festsetzungen für Vorkehrungen gegen Verkehrslärm,
- Anpassung der grünordnerischen Festsetzungen,
- Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten für Versorgungsträger.

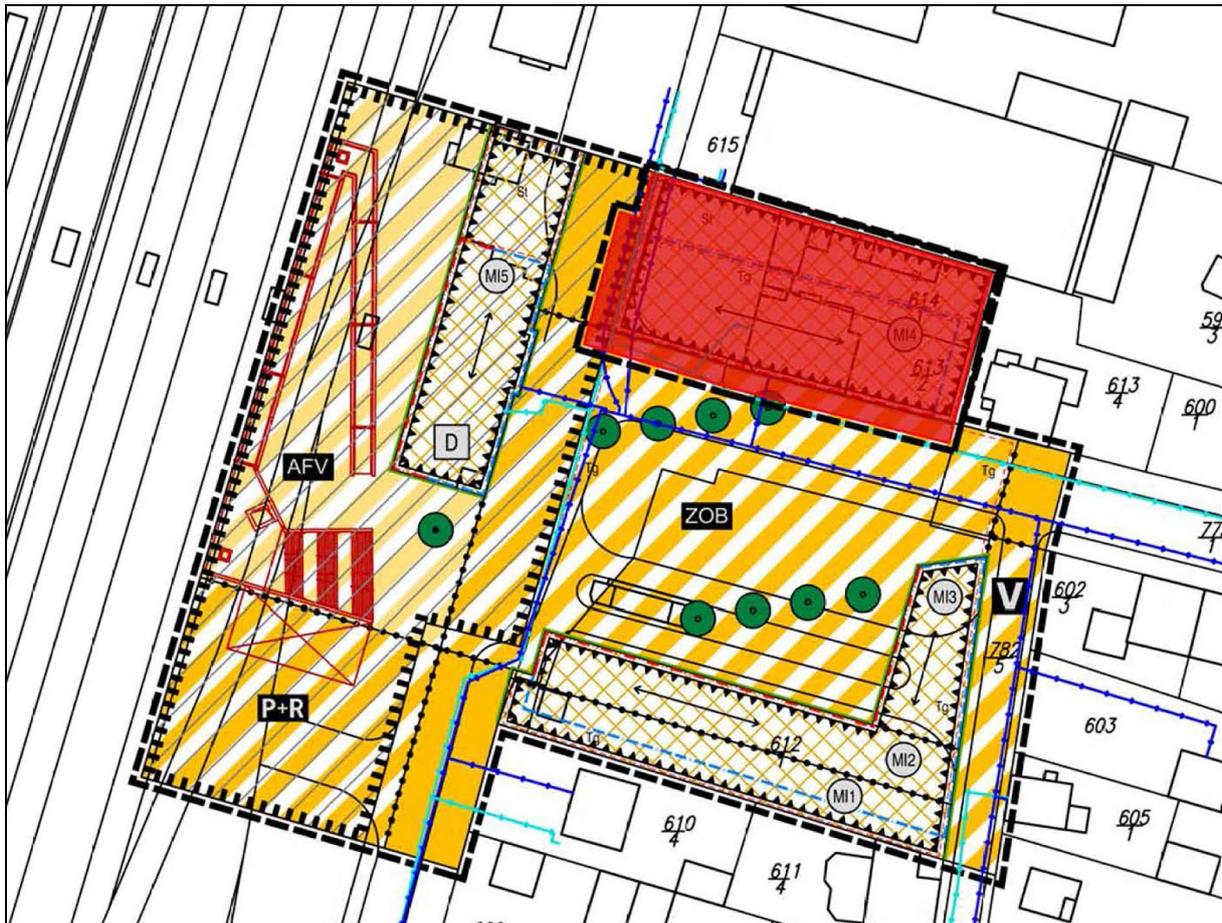


Abbildung 1: Lage des Änderungsbereiches im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Bahnhofsplatz“ (rot markierte Fläche)

Ziel der Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ war die Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage zur Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs für den Bahnhofplatz auf der Stadtseite. Der städtebauliche Entwurf sah vor, den Nutzungsanforderungen der Nutzergruppen Zugreisende, ÖPNV (Bus), Taxi, Park&Ride sowie Fahrradfahrer und Fußgänger sowie den verkehrlichen Bezügen der einzelnen Gruppen unter dem Gesichtspunkt einer städtebaulich adäquaten Platzgestaltung gerecht zu werden.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ verfolgt weiterhin die Zielsetzung des ursprünglichen Bebauungsplans, das Plangebiet als städtebaulich prägenden „Bahnhofplatz“ wahrnehmbar zu gestalten und die Platzkanten durch eine entsprechende Bebauung zu fassen.

Da die geplante Bebauung nur einen Teilbereich des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ betrifft, erfolgt die Änderung des Bebauungsplans nur in dem entsprechenden Teilbereich (siehe Abbildung 1).

2 Lage und Abgrenzung

Das Plangebiet besitzt eine Größe von 1.435 m² (0,14 ha) und umfasst die Flurstücke 773/5, 773/6, 614/1, 613/2 sowie Teilflächen der Flurstücke 702/15 und 773/7 der Flur 1 (siehe Abbildung 2). Im Westen grenzt das Plangebiet an den Bad Vilbeler Nordbahnhof an. Im Norden wird es durch bestehende gewerbliche Bebauung begrenzt, im Osten durch Mischbebauung und im Süden durch den zentralen Omnibusbahnhof des Nordbahnhofs Bad Vilbel.

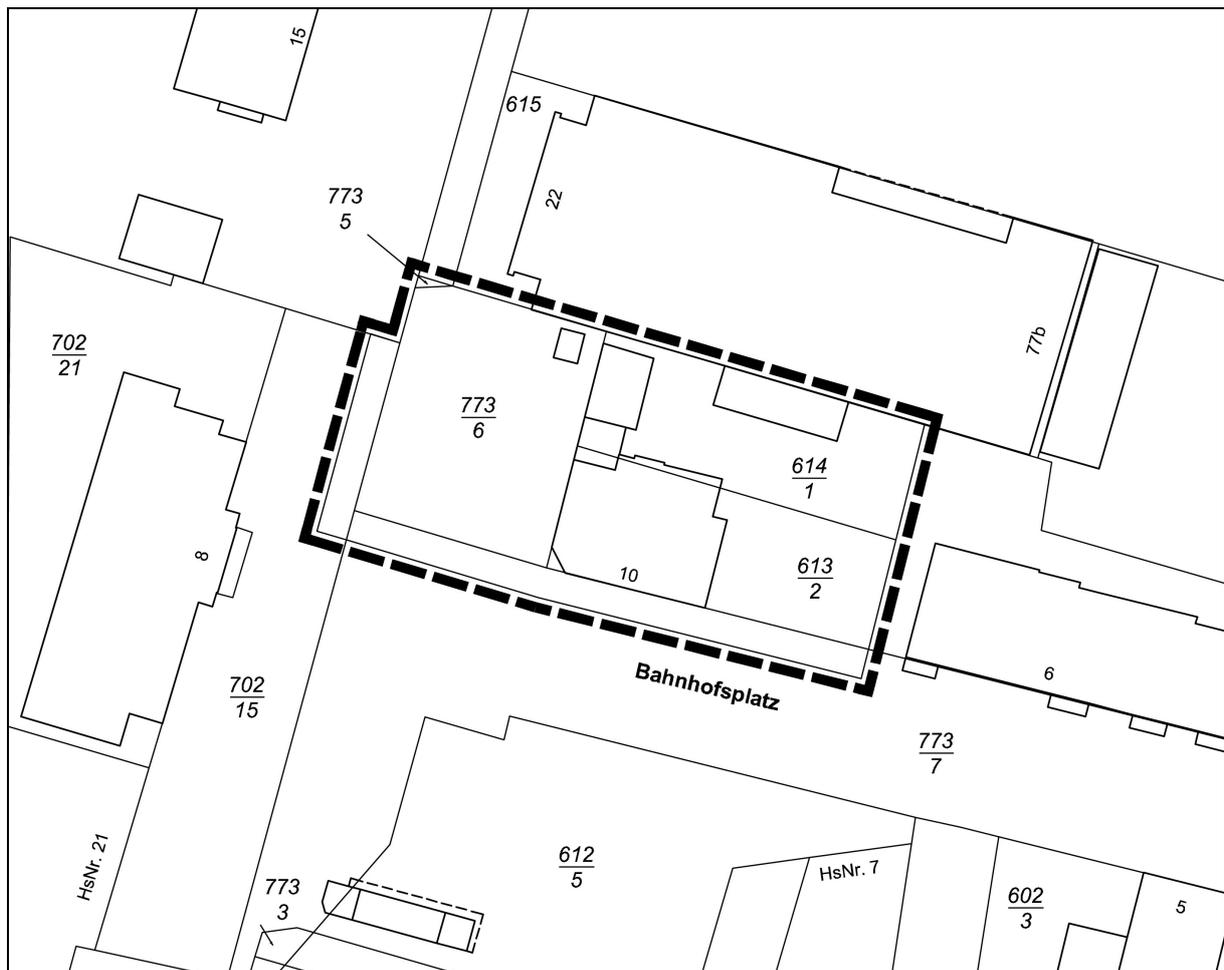


Abbildung 2: Lage des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans

3 Übergeordnete Planungsebenen

3.1 Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Im Regionalplan/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main, welcher am 17.10.2011 in Kraft getreten ist, ist die Stadt Bad Vilbel als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen, welcher durch eine hohe Wirtschaftskraft, einen vielfältigen Arbeitsmarkt, ein breites Infrastrukturangebot auch im kulturellen und wissenschaftlichen Bereich sowie ein reichhaltiges Freizeitangebot gekennzeichnet ist.

Laut den Zielen der Raumordnung ist eine den natürlichen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten angepasste hohe bauliche Dichte anzustreben. Außerdem sollen vor der Ausweisung neuer Flächen Baulandreserven in den bebauten Ortslagen mobilisiert werden. Generell soll der Innenentwicklung ein Vorrang gegenüber der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete eingeräumt werden.

Das Plangebiet ist im Regionalplan/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 als gemischte Baufläche Bestand gekennzeichnet (siehe Abbildung 3). Damit entspricht das geplante Vorhaben den Festlegungen des Regionalplans/Regionalen Flächennutzungsplans 2010.

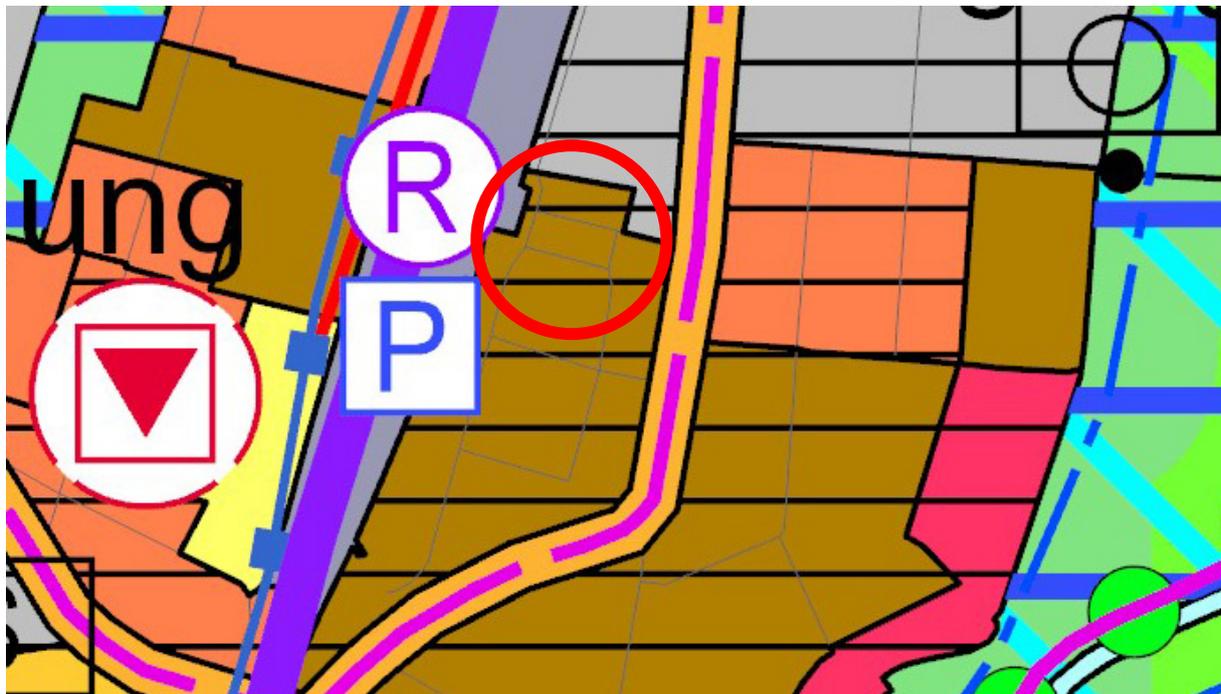


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Regionalplan/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 mit Lage des Plangebietes

4 Verfahrensablauf

Im Bebauungsplan wird aufgrund der Größe des Geltungsbereiches von 1.435 m² eine Grundfläche von weniger als 20.000 m² festgesetzt. Der Bebauungsplan wird gem. § 13a BauGB – Bebauungspläne der Innenentwicklung – im beschleunigten Verfahren aufgestellt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB fanden in der Zeit vom 14.01.2019 bis 15.02.2019 statt.

5 Gewährleistung des Sicherungszieles nach § 13a Abs. 1 BauGB

Durch die 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ wird die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht vorbereitet oder begründet.

Des Weiteren werden durch die Änderung des Bebauungsplans keine Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes beeinträchtigt.

Das nächstgelegene Schutzgebiet befindet sich ca. 1,8 km nordöstlich des Plangebietes (Europäisches Vogelschutzgebiet Wetterau; Größe: 10.682 ha). Des Weiteren befindet sich ca. 2,2 km südlich des Plangebietes das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) Berger Warte (Größe: 30 ha). Die Erhaltungsziele bzw. Schutzzwecke der beiden Schutzgebiete werden durch die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ nicht beeinträchtigt, da das Plangebiet in keinem räumlichen sowie funktionalen Zusammenhang mit diesen steht.

6 Bestehende Rechtsverhältnisse, Bebauungspläne, Satzungen

Rechtskräftig für den Geltungsbereich des Plangebiets der 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ ist der Bebauungsplan „Bahnhofplatz“ (siehe Abbildung 4), der am 18.06.2013 als Satzung beschlossen und am 11.07.2013 öffentlich bekannt gemacht wurde.

Der Bebauungsplan „Bahnhofplatz“ setzt für den Geltungsbereich der 1. Änderung ein Mischgebiet, eine öffentliche Straßenverkehrsfläche sowie eine öffentliche Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ fest. Im Hinblick auf das Maß der baulichen Nutzung ist eine Grundflächenzahl GRZ von 0,5 festgesetzt. Die zulässige Gebäudehöhe beträgt mindestens 10 m und höchstens 12 m. Die Gebäudehöhe wird in der Mitte der zur öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ orientierten Fassade gemessen und bezieht sich auf die Geländehöhe der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“.

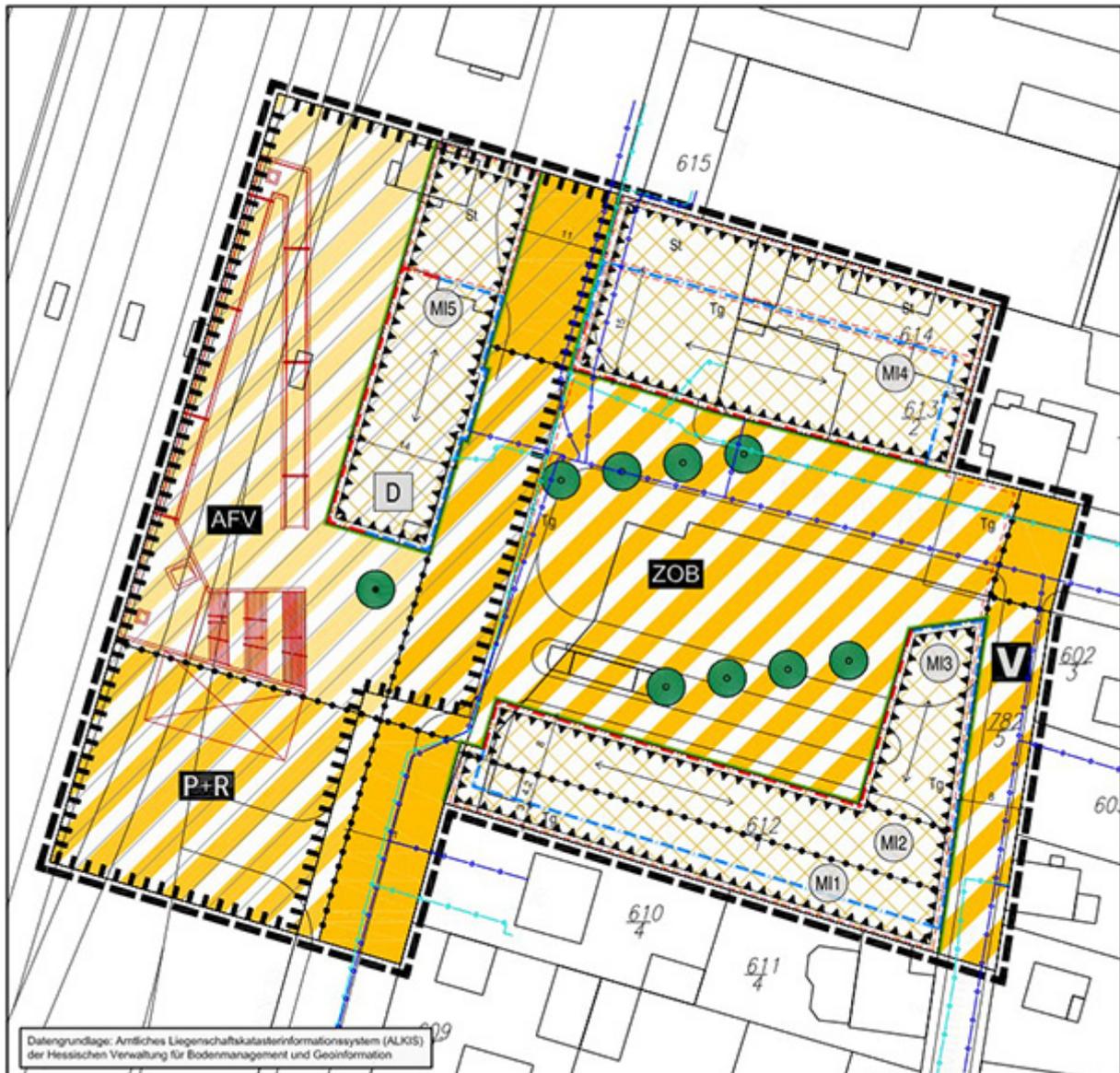


Abbildung 4: Bebauungsplan "Bahnhofsplatz"

Für die Bereiche der nördlich und östlich angrenzenden Gebiete existieren keine Bebauungspläne. Die planungsrechtliche Zulässigkeit richtet sich hier nach § 34 BauGB – Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile.

Westlich der Bahnlinie grenzt der Geltungsbereich der 7. Änderung des Bebauungsplans „Krebsschere“ an, die am 07.11.2017 als Satzung beschlossen und am 16.11.2017 öffentlich bekannt gemacht wurde. Diese setzt direkt angrenzend an die Bahnlinie Wohngebiete und Mischgebiete fest.

7 Bestandsdarstellung und Bewertung der städtebaulichen Situation

Der westliche Bereich des Plangebietes an der Ecke Dieselstraße / Bahnhofsplatz ist derzeit unbebaut und wurde zuvor als Parkplatz genutzt (siehe Abbildung 5). Das östlich angrenzende Grundstück der Bahnhofstrasse 10 ist durch ein 3-geschossiges Gebäude bebaut. Im Erdgeschoss befindet sich ein Gastronomiebetrieb, in den beiden Obergeschossen sowie im Dachgeschoss Wohnnutzung (siehe Abbildung 6).



Abbildung 5: Unbebaute Teilfläche innerhalb des Plangebietes



Abbildung 6: Bestehende Bebauung innerhalb des Plangebietes

Innerhalb des Plangebietes befindet sich zudem eine kundeneigene Transformatorstation der Oskar Dietrich GmbH. Diese versorgt die nördlich an das Plangebiet angrenzenden Anwesen Dieselstraße 24, Friedberger Straße 77a und Friedberger Straße 77c mit Strom.

Westlich des Plangebietes befindet sich das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude der Stadt Bad Vilbel. Südlich des Bahnhofsgebäudes sind Parkplätze angeordnet.

Die im Süden an das Plangebiet angrenzende öffentliche Straßenverkehrsfläche wird als Busbahnhof genutzt. Auf der Fläche befindet sich eine öffentliche Toilette sowie eine angrenzende Grünfläche. Hier ist durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ eine Platzrandbebauung vorgesehen. Der Platzbereich ist teilweise mit Bäumen bepflanzt. Der Busbahnhof wird von verschiedenen Buslinien angeeignet, die die direkte Anbindung an die Bad Vilbeler Stadtteile sowie an die nahegelegenen Städte Frankfurt am Main, Bad Homburg v.d.H. und Offenbach ermöglichen. Des Weiteren ist das Plangebiet durch den angrenzenden Nordbahnhof Bad Vilbel mit einem S-Bahn-Haltepunkt der Linie S6 (Frankfurt am Main – Friedberg) sowie mit Haltepunkten des überörtlichen Bahnverkehrs der Linien RB 34, RE 30 und RE 98 bis nach Glauburg-Stockheim, Gießen oder Kassel angebunden.

8 Planerische Zielsetzung

8.1 Planerische Zielsetzung zum Zeitpunkt des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“

Der derzeit ca. 4.900 m² große Platzbereich zwischen Diesel-, Bahnhof- und Wilhelmstraße soll, dem städtebaulichen Entwurf entsprechend, durch eine südliche und östliche Platzrandbebauung auf eine der Nutzung entsprechende und dem städtebaulichen Gefüge angepasste Größe von ca. 3.000 m² reduziert werden. Zur Fassung der Platzkanten ist weiterhin die Überbauung des derzeitigen Parkplatzbereichs Ecke Bahnhofstraße / Dieselstraße vorgesehen. Des Weiteren erfolgt die planungsrechtliche Regelung des Grundstückes Bahnhofstraße 10. Damit soll gewährleistet werden, dass im Fall einer Neubebauung bzw. Nachverdichtung die Zielsetzung erreicht wird, die Platzkante durch eine entsprechende Bebauung zu fassen.

Für die Ausgestaltung der Platzfläche wurde ein erster Entwurf erarbeitet. Gleichzeitig wurde durch das Büro IMB Plan geprüft und nachgewiesen, dass die durch die geplante Platzrandbebauung verkleinerte Platzfläche von der Dimensionierung her ausreicht, um einen funktionierenden und leistungsfähigen Busbahnhof zu errichten. Wichtige Kriterien waren in dem Zusammenhang u.a. die Unterbringung einer ausreichenden Anzahl an Haltestellen, die Schaffung von Überholmöglichkeiten für die Busse im Verspätungsfall, die Unterbringung einer zusätzlichen Buslinie im Vergleich zum Status Quo sowie die Wendemöglichkeit der Busse auf dem Platz im Notfall.

Grundsätzliches Gestaltungsprinzip des Entwurfs für den Platzbereich ist die Unterbrechung der einmündenden Verkehrsflächen sowie die Fassung eines zusammenhängenden Platzbereiches zwischen den neu zu errichtenden Platzkanten und dem Bahnhofsgebäude durch eine entsprechende Oberflächengestaltung.

Ausgehend von der planfestgestellten Treppenanlage der Unterführung, die sich südlich des Bahnhofs zum Platzbereich hin öffnet, soll der Fußgänger zu den Bussteigen geleitet werden. Die Bussteige sind mittig auf dem Platz angeordnet und bilden eine diagonale Achse über den Platz. Die Bussteige sollen mit einer transparenten Überdachung versehen werden.

Im Bereich der südlichen Aufenthaltsfläche ist eine WC-Anlage für Busfahrer und die Allgemeinheit vorgesehen. Auch ist die Platzierung von Außengastronomie angedacht. Auf der südlichen Aufenthaltsfläche soll sich die „Quellenstadt“ Bad Vilbel durch eine Wasserinstallation präsentieren.

Die Abgrenzung der Bussteige von den beiden Aufenthaltsflächen erfolgt im Süden durch eine gliedernde Baumreihe sowie nördlich zusätzlich durch Einzelbäume und die Anlage von Kurzzeitparkplätzen.

Fahrradstellplätze (Bike+Ride) sollen im Bereich zwischen der neuen Treppenanlage und der zukünftigen Rampenanlage südwestlich des Bahnhofsgebäudes angeboten werden. Südlich des Treppenaufgangs sollen Park+Ride-Parkplätze, weitere Fahrradstellplätze (Bike+Ride) sowie Taxistände errichtet werden.

Der gesamte Platz soll barrierefrei und mit einem platzübergreifenden Behindertenleitsystem ausgebaut werden. Im Platzbereich ist die Einrichtung von Verkehrsinformationssystemen vorgesehen. Die vorhandene Videoüberwachungsanlage soll zukünftig auch den Bahnhofplatz einschließen.

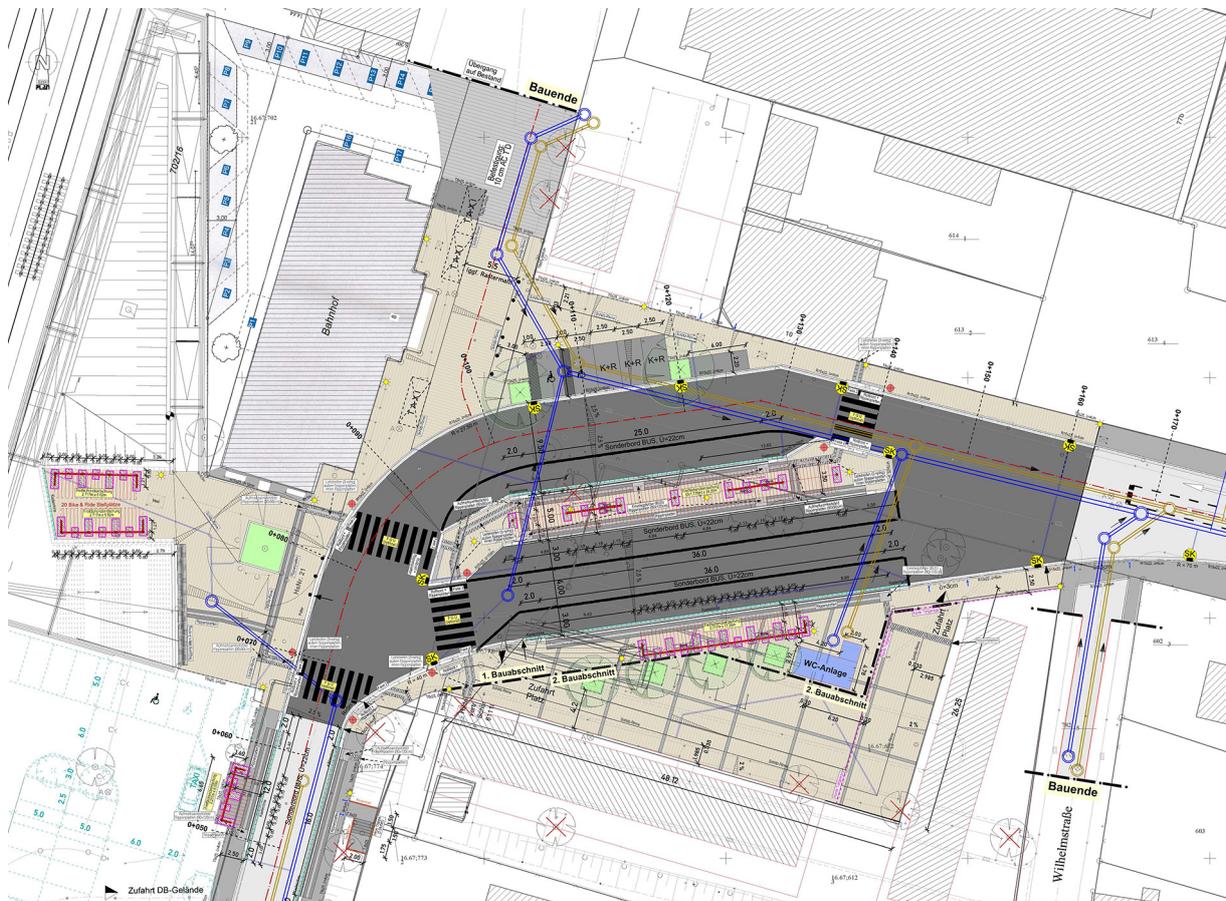


Abbildung 7: Ausführungsplanung zur Gestaltung des Bahnhofplatzes ^a

Der Bahnhofplatz wird von den Buslinien 30, 61, 62, 63, 64, 65, 551, X97 sowie n96 angefahren. Die Bussteige werden entsprechend der Vorgaben des Zuschussgebers mit Sonderbord ausgeführt.

Die Platzgeometrie unterbricht gestalterisch die direkte Fahrt von der Friedberger Straße zur Dieselstraße. Die Fahrbahnen enden am Platzbeginn. Die Durchfahrt zwischen den Bussteigen in der Mitte des Platzes ist nur für Linienbusse freigegeben. Der sonstige Verkehr wird außen herum geführt.

8.2 Planerische Zielsetzung zum Zeitpunkt der 1. Änderung

Für das Plangebiet der 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ ergeben sich hinsichtlich der planerischen Zielsetzung keine wesentlichen Änderungen zur ursprünglichen Planaufstellung. Der Bahnhofplatz ist bereits realisiert. Das Ziel ist weiterhin die Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage zur Bebauung des Eckgrundstücks Dieselstraße / Bahnhofplatz sowie die Fassung der nördlichen Platzkante des Bahnhofplatzes.

Das Architekturbüro Teschauer, Kronberg, hat eine Entwurfsplanung für das Eckgrundstück Dieselstraße / Bahnhofplatz erarbeitet. Die Entwurfsplanung sieht den Bau eines Wohn- und Geschäftshauses vor (siehe Abbildung 8). Durch den Neubau sollen die Platzkanten des Bahnhofplatzes insbesondere durch eine Überbauung der Gehwege ab dem 1. Obergeschoss gefasst werden und der Bahnhofplatz durch eine städtebauliche Dominante geprägt werden. Der ruhende Verkehr soll in einer Tiefgarage untergebracht werden, die aufgrund der geringen Grundstücksgröße mittels eines PKW-Hubs erschlossen werden soll. Die Einfahrt zur Tiefgarage erfolgt über das im Nordwesten an das Plangebiet angrenzende Grundstück der Deutschen Bahn und wird durch einen Gestattungsvertrag zwischen der DB Netz AG, Frankfurt am Main, vertreten durch die Deutsche Bahn AG DB Immobilien, Frankfurt am Main, und dem Grundstückseigentümer sichergestellt. Die Gestattungsfläche umfasst eine Teilfläche von ca. 39 m² des Flurstücks 702/20 und gewährleistet ein dauerhaftes Wegerecht zur Erschließung des Objektes.

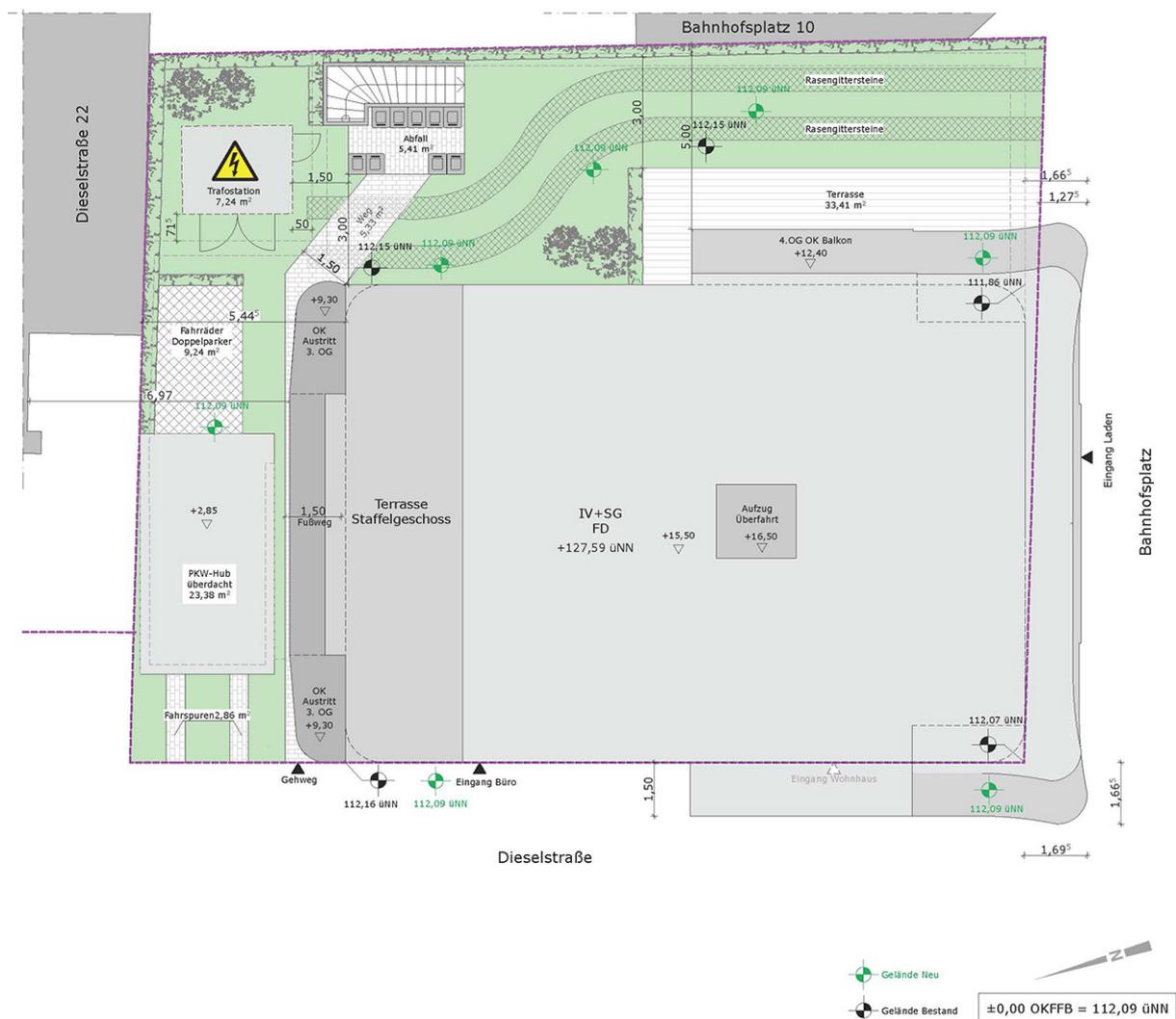


Abbildung 8: Entwurfsplanung für die Bebauung des Mischgebietes MI 1^b



Abbildung 9: Visualisierung der Entwurfsplanung für die Bebauung des Mischgebietes MI 1 ^c

9 Planungsrechtliche Festsetzungen

9.1 Art der baulichen Nutzung

Den ursprünglichen Festsetzungen des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ entsprechend werden im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ Mischgebiete MI festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht dem jetzigen sowie dem planerisch gewollten Gebietscharakter des Bahnhofplatzes.

In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 erfolgt eine horizontale Gliederung. In den Erdgeschossen sollen sich hauptsächlich Cafés und Restaurants sowie Dienstleistungsbetriebe ansiedeln. Durch den Bahnhofplatz soll kein Einzelhandelsgegengewicht zur Innenstadt entstehen. Daher ist innerhalb des Mischgebietes MI 1 lediglich ein Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von maximal 80 m² im Erdgeschoss zulässig. Innerhalb des Mischgebietes MI 2 sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. In den Obergeschossen der Mischgebiete MI 1 und MI 2 sind Wohnnutzung sowie sonstige Geschäfts- und Büroräume, als auch Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Anlagen für die Verwaltung sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig.

In den Mischgebieten MI 1 und MI 2 sollen sonstige Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten nicht angesiedelt werden. Diese Nutzungen wieder-sprechenden von ihrer Ausprägung her dem Grundgedanken des städtebaulichen Entwurfs, der Errichtung eines funktionalen und aus gestalterischer Sicht qualitativ hochwertigen, re-präsentativen Bahnhofplatzes.

9.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch Festsetzung nach § 16 Abs. 3 BauNVO gebildet.

Zentrales Ziel für die Mischgebiete am Bahnhofplatz ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen. Um möglichst viele der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen un-terzubringen, wird die nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO zulässige Überschreitung der Grund-fläche für die Grundflächen baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, in allen Baugebieten auf 1,0 erhöht.

Zudem wird festgesetzt, dass die zulässige Geschossfläche gemäß § 21a Abs. 5 BauNVO um die Fläche notwendiger Garagen, die unterhalb der Geländeoberfläche hergestellt wer-den, zu erhöhen ist.

Aufgrund der geringen Grundstücksgröße innerhalb des Mischgebietes MI 1 wird festgesetzt, dass die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ih-ren Zufahrten und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO innerhalb des Mischgebietes MI 1 bis zu einer Grundflächenzahl von 0,82 überschritten werden darf. Hierdurch kann die ausreichende Versorgung des Mischgebietes mit Anlagen wie Fahrradstellplätzen oder Ab-fallbehältern gewährleistet werden.

Um die planerische Zielsetzung – Fassung der Platzkanten eines städtebaulich prägenden Bahnhofplatzes – zu erreichen, ist das Maß der baulichen Nutzung entsprechend zu defi-nieren. In den Mischgebieten erfolgt die Definition des Maßes der baulichen Nutzung durch die Festlegung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ), der Zahl der Vollgeschosse und der maximal zulässigen Gebäudehöhen.

Im Mischgebiet MI 1 wird eine GRZ von 0,65 festgesetzt. Hierdurch wird auf dem Grundstück der Bau einer städtebaulichen Dominante ermöglicht, durch die die Platzkanten des Bahn-hofsplatzes an der Ecke Dieselstraße / Bahnhofplatz gefasst werden. Im Mischgebiet MI 2 wird eine GRZ von 0,5 festgesetzt, womit die zulässige Obergrenze des § 17 BauNVO für Mischgebiete von 0,6 unterschritten wird.

Die GFZ wird im Mischgebiet MI 1 mit 2,8 und im Mischgebiet MI 2 mit 2,0 festgesetzt. Damit erfolgt die Überschreitung der zulässigen Obergrenze des § 17 BauNVO für Mischgebiete von 1,2. Um die sich daraus ergebende bauliche Verdichtung detailliert zu steuern, wird gem. § 20 (3) S. 2 BauNVO festgesetzt, dass innerhalb des Mischgebietes MI 1 in die Berechnung der GFZ die Flächen aller oberirdischen Geschosse einzubeziehen sind und nicht nur die Vollgeschosse. Dies impliziert die Einbeziehung der Staffelgeschosse in die Berechnung der GFZ.

Im Mischgebiet MI 1 wird die zulässige Zahl der Vollgeschosse mit vier festgelegt. Die Fest-setzung von vier zulässigen Vollgeschossen mit Errichtung eines Staffelgeschosses soll den Bau einer städtebaulichen Dominante auf dem Eckgrundstück Dieselstraße / Bahnhofplatz ermöglichen und den Bahnhofplatz städtebaulich prägen. Für die Bebauung des Mischge-bietes MI 2 wird die zulässige Zahl der Vollgeschosse ebenfalls auf vier begrenzt. Durch die Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse wird das Ziel der Ausbildung der nördli-chen Platzkante des Bahnhofplatzes verfolgt.

Um die Höhenentwicklung in den Mischgebieten zu steuern, werden für die Mischgebiete MI 1 und MI 2 zusätzlich die maximal zulässigen Gebäudehöhen über Normalnull festgesetzt. Das abfallende Höhengniveau des Plangebietes liegt zwischen 111,86 m ü. NN und 112,16 m ü. NN. Die vorgesehene Soll-Geländehöhe wird mit 112,09 m ü. NN für das Mischgebiet MI 1 festgesetzt. Innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 ist eine maximale Gebäudehöhe von 128 m ü. NN zulässig. Die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen können auf bis zu 10 % der überbaubaren Grundfläche um 1,50 m überschritten werden. Die Überschreitung soll Dachaufbauten für technische Gebäudeausstattungen ermöglichen.

Die Obergrenzen des § 17 BauNVO können aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Durch die Überschreitung der gem. § 17 BauNVO zulässigen Obergrenzen der GRZ und GFZ werden die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt. Es entstehen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, da das Plangebiet derzeit bereits städtebaulich überformt und hochgradig versiegelt ist. Zwar werden die zulässigen Obergrenzen der GRZ von 0,6 im Mischgebiet MI 1 geringfügig überschritten, im Mischgebiet MI 2 jedoch unterschritten. Die geringfügige Überschreitung der GRZ im Mischgebiet MI 1 um 0,05 ist aufgrund der zentralen Lage am Bahnhofplatz nicht wahrnehmbar. Die zulässige Obergrenze der GFZ von 1,2 in Mischgebieten wird durch die Festsetzung einer GFZ von 2,8 im Mischgebiet MI 1 und 2,0 im Mischgebiet MI 2 zwar weit überschritten. Allerdings wird durch die zusätzliche Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie der maximal zulässigen Gebäudehöhen die Höhenentwicklung gezielt gesteuert. Nur durch diese Überschreitung kann das Ziel der Ausbildung einer Raumkante und der Erzeugung einer räumlichen Wirkung erreicht werden, weshalb die Überschreitung der gem. § 17 BauNVO zulässigen Obergrenze der GFZ städtebaulich gerechtfertigt ist.

Art	Fläche	Anteil	GRZ	Erreichbare Grundfläche	GFZ	Erreichbare Geschossfläche	Zahl der Vollgeschosse
MI 1	463 m ²	32,3 %	0,65	301 m ²	2,8	1.296 m ²	4
MI 2	756 m ²	52,7 %	0,5	378 m ²	2,0	1.512 m ²	4
Baufläche gesamt	1.219 m²	85,0 %	0,56	679 m²	2,3	2.808 m²	/
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	51 m ²	3,5 %	/	/	/	/	/
Zentraler Omnibusbahnhof	165 m ²	11,5 %	/	/	/	/	/
Verkehrsfläche gesamt	216 m²	15,0 %	/	/	/	/	/
Summe	1.435 m²	100,0 %	0,56	679 m²	2,3	2.808 m²	/

Tabelle 1: Flächenbilanz

9.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und Stellung der baulichen Anlagen

9.3.1 Bauweise

Für die Mischgebiete MI 1 und MI 2 wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Ziel ist die Bebauung der bisher unbebauten Teilfläche des Plangebietes unter Einhaltung der Anforderungen an den Brandschutz.

In der abweichenden Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO müssen die Gebäude auf den festgesetzten Baulinien errichtet werden. Die nach § 6 HBO erforderlichen Abstandsflächen sind nicht einzuhalten. Die Anforderungen an den Brandschutz sind jedoch einzuhalten und müssen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen werden. Durch die Festsetzung der erläuterten abweichenden Bauweise soll eine Bebauung ermöglicht werden, die dem Ziel der Ausbildung einer Platzkante gerecht wird.

9.3.2 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt. Baulinien sind überall dort festgesetzt, wo die Ausbildung einer Raumkante aus städtebaulichen Gründen erforderlich ist. Wesentlich ist hierbei die Ausbildung einer weitestgehend geschlossenen Platzkante im Bereich des Bahnhofplatzes. Zudem wird die Unterschreitung der nach § 6 HBO erforderlichen Abstandsflächen zwischen den Mischgebieten MI 1 und MI 2 sowie zu dem im Norden an das Plangebiet angrenzenden Gebäude planungsrechtlich festgesetzt. Die Möglichkeit zur Errichtung der geplanten Terrasse im Mischgebiet MI 1 wird durch hierfür festgesetzte Baugrenzen sichergestellt. Zusätzliche Baulinien werden für die Errichtung eines geplanten PKW-Hubs sowie eines Treppenaufgangs aus der Tiefgarage festgesetzt. Hierdurch soll die Tiefgarage für den PKW-Verkehr als auch fußläufig erschlossen werden.

Zur Realisierung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses sind entsprechend der Planungsvorstellungen des Investors für das Mischgebiet MI 1 separate Baulinien für das 1. bis 3. Obergeschoss ab einer Höhe von 2,70 m über der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sowie Baulinien und Baugrenzen für das 4. Obergeschoss festgesetzt. Durch die Festsetzung separater Baulinien und Baugrenzen für die Obergeschosse soll die Überbauung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sowie der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ ab einer Höhe von 2,70 m über der öffentlichen Straßenverkehrsfläche zielgerichtet gesteuert werden. Die Nutzung des bestehenden Gehweges soll hierdurch weiterhin möglich sein. Durch die Überbauung wird die Fassadengestaltung der im Osten des Plangebietes bestehenden Bebauung aufgegriffen und eine einheitliche Ausbildung der Platzkante des Bahnhofplatzes anvisiert. Die Überbauung des Gehweges besitzt maximal eine Tiefe von 1,70 m. Die vorhandenen Stellplätze sowie die Verkehrsfläche an sich sind von der Überbauung somit nicht betroffen.



Abbildung 10: Grundstücksgrenze des Mischgebietes MI 1 mit Blick nach Westen (links), nach Osten (rechts)

9.3.3 Stellung der baulichen Anlagen

Die Stellung der baulichen Anlagen ist durch das entsprechende Planzeichen zum Zweck der Ausbildung einer Platzkante innerhalb des Mischgebietes MI 2 festgelegt worden.

9.4 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Carports und Tiefgaragen

Die Errichtung von oberirdischen Stellplätzen ist nur in der dafür festgelegten Fläche des Mischgebietes MI 2 sowie allgemein im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ zulässig. Die übrigen Stellplätze, die für die zukünftigen Nutzungen der geplanten Bebauung im Plangebiet benötigt werden, sind in Tiefgaragen unterzubringen. Aufgrund der geringen Grundstücksgröße soll die Einfahrt in die Tiefgarage des Mischgebietes MI 1 über einen PKW-Hub erfolgen. Der PKW-Hub ist innerhalb des Mischgebietes MI 1 mit einer Breite von maximal 3,60 m, einer Länge von maximal 6,50 m und einer Höhe von maximal 3 m im Bereich der hierfür festgesetzten Baulinien an der nördlichen Grundstücksgrenze zulässig.

9.5 Verkehrsflächen

In den Geltungsbereich einbezogen ist eine Teilfläche des Bahnhofplatzes (Flurstück 773/7 teilweise). Die betreffende Teilfläche ist in der Planzeichnung als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ festgesetzt. Zudem umfasst der Geltungsbereich eine Teilfläche der Dieselstraße (Flurstück 702/15 teilweise), die als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt wird.

9.6 Planungen, Nutzungsregelungen, Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die getroffenen Festsetzungen auf den nicht überbauten Grundstücksflächen der Mischgebiete MI 1 und MI 2 dienen der Durchgrünung des Plangebietes. Hierfür sind innerhalb des Mischgebietes MI 1 mindestens 18 % der Grundstücksflächen und innerhalb des Mischgebietes MI 2 mindestens 25 % der Grundstücksflächen gärtnerisch zu gestalten. Mindestens 30 % der gärtnerisch gestalteten Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern der Vorschlagsliste zu bepflanzen (siehe Kapitel D1). Die gärtnerisch gestalteten Flächen sollen einen Beitrag zur Reduzierung des Oberflächenabflusses des Regenwassers im Plangebiet leisten. Für die Tiefgaragen ist eine Erd- bzw. Substratüberdeckung von mindestens 60 cm bzw. 35 cm (bei Substratüberdeckung) vorgesehen, um auf diese Weise auch auf diesen Flächen die

Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern mit ihren vielfältigen bioklimatischen, ökologischen und siedlungsästhetischen Funktionen zu ermöglichen.

9.7 Sonstige Festsetzungen

9.7.1 Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind unterirdische 20 kV- sowie 0,4 kV-Kabel der Stadtwerke Bad Vilbel und der OVAG Netz GmbH, ein Regen- und ein Schmutzwasserkanal der Stadt Bad Vilbel sowie eine Telekommunikationslinie der Telekom Deutschland GmbH vorhanden und über beschränkt persönliche Dienstbarkeiten gesichert. Die Lage der vorhandenen Leitungen und Kanäle wird in der Planzeichnung gekennzeichnet. Zudem befindet sich innerhalb des Plangebietes eine kundeneigene Transformatorstation der Oskar Dietrich GmbH.

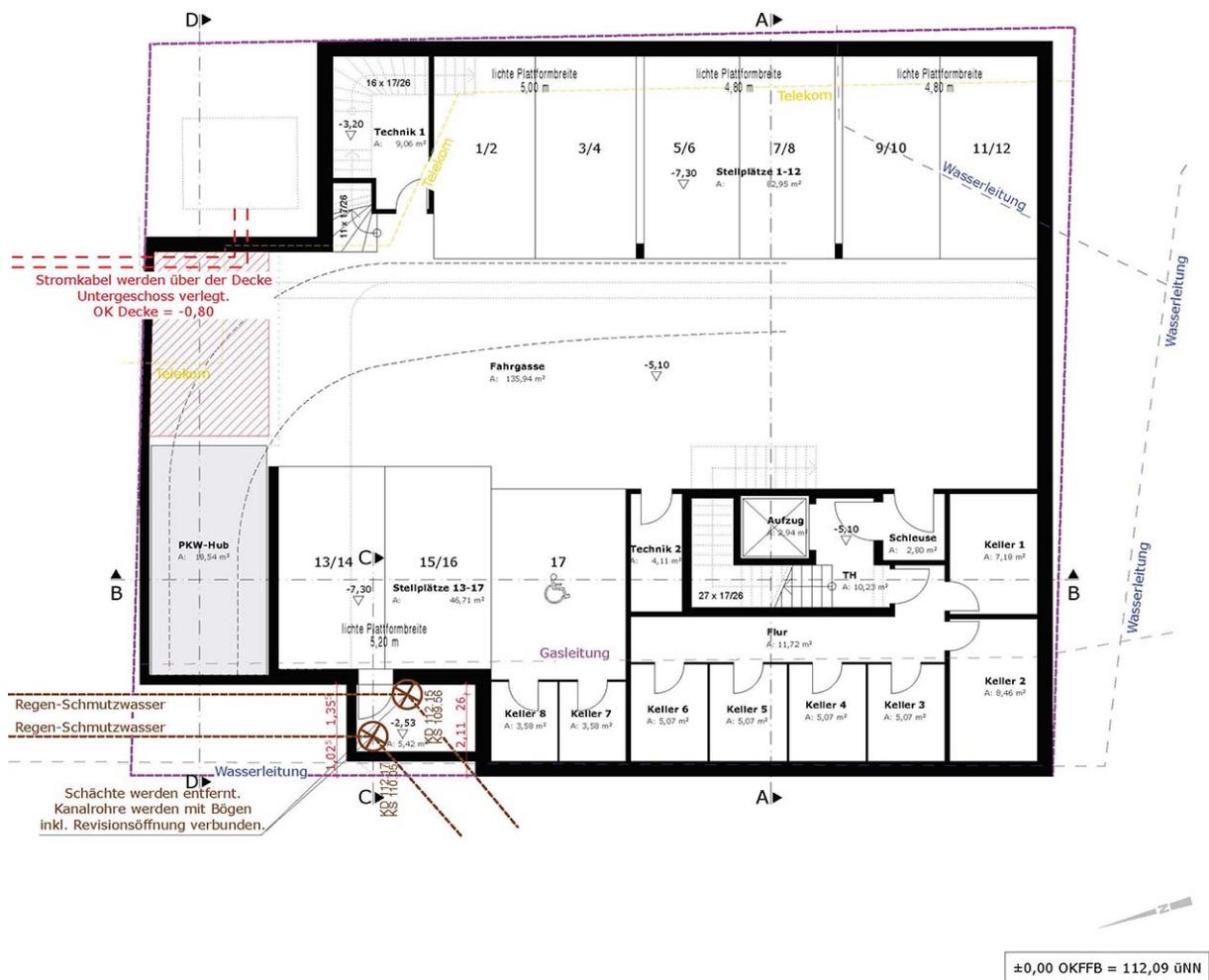


Abbildung 11: Leitungsplan für die Bebauung des Mischgebietes MI 1 ^d

Im Mischgebiet MI 1 werden Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der aufgeführten Versorgungsträger festgesetzt.

Die Stadtwerke Bad Vilbel GmbH ist berechtigt, in den Flurstücken 773/6 und 773/5 mehrere Stromleitungen (20 kV- sowie 0,4 kV) und eine Wasserleitung zu verlegen und zu unterhalten. Der Verlauf des Schutz- und Arbeitsstreifens wird in der Planzeichnung als Geh-, Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt. Die vorhandenen Stromkabel werden in Abstimmung mit der

9.7.2 Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz, zur Vermeidung oder Minimierung schädlicher Umwelteinwirkungen

Vorkehrungen gegen Verkehrslärm

„Hinsichtlich der Lärmbelastung aus Verkehr kann mittels Maßnahmen zum passiven Schallschutz sichergestellt werden, dass in schutzbedürftigen Räumen, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt ihrer Bewohner oder Nutzer dienen, gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden. Hierfür eignet sich nachfolgende Formulierung:

Lärmschutz (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Innerhalb des geplanten Baugebiets sind bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten auf Grund der Verkehrslärmimmissionen gemäß § 9 BauGB für Räume, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Personen dienen, bauliche Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen. Zum Schutz der Aufenthaltsräume gegen Außenlärm ist nachzuweisen, dass die Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile gemäß DIN 4109-1:2016-07 in Verbindung mit E DIN 4109-1:2017-01 unter Berücksichtigung des Berechnungsverfahrens nach DIN 4109-2:2019-07 erfüllt werden. Für Räume, die dem dauerhaften Aufenthalt im Nachtzeitraum dienen (Schlafzimmer, Kinderzimmer), ist der Einbau schallgedämmter Lüftungselemente erforderlich.

Verkehrslärmimmissionen werden am Bauvorhaben durch die Straßen und Schienenwege im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens hervorgerufen. Für die Festlegung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen gegenüber Außenlärm sind nach DIN 4109 maßgeblichen Außenlärmpegel zu bestimmen. [...]

Im Ergebnis liegen an den schutzwürdigen Räumen maßgebliche Außenlärmpegel im Bereich von

$$L_a = 65 \dots 76 \text{ dB(A)}$$

vor.

Für Räume, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Personen dienen, sind unter Berücksichtigung der hier ermittelten maßgeblichen Außenlärmpegel bauliche Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen. Durch geeignete Außenbauteile (Außenwände, Fenster und Türen, Rollladenkästen, Lüfter und sonstige Einrichtungen) ist sicherzustellen, dass das jeweils erforderliche resultierende Schalldämm-Maß des Außenbauteils eingehalten wird.

Bei Einhaltung der oben ausgewiesenen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile ist sichergestellt, dass sich in schutzbedürftigen Räumen bei geschlossenem Fenster nutzungskonforme Innenschallpegel im Sinne der DIN 4109 einstellen.“^f

Vorkehrungen gegen Erschütterungen

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ wurde durch das Büro Fritz eine Erschütterungstechnische Stellungnahmen für das Plangebiet erstellt.^g Diese kam zu folgendem Ergebnis:

Maßnahmen

„Bei den gegebenen Abstandsverhältnissen können für die beiden westlichen, den Gleisanlagen nächstgelegenen Baufenster (MI 1, [MI 2 und MI 4]) erhebliche Belästigungen infolge der schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen nicht ausgeschlossen werden. Für das östlich des Bahnhofplatzes gelegene Baufenster

([MI 3]) sind erheblich belästigende Schwingungsimmissionen hingegen unwahrscheinlich.

Das Bahnhofsgebäude ([MI 5]) genießt Bestandsschutz. Dies bedeutet, dass bereits derzeit (ohne Umsetzung des Bebauungsplans) erheblich belästigende schienenverkehrsinduzierte Erschütterungsimmissionen vorhanden sein können. Sofern lediglich eine Umnutzung ohne erheblich bauliche Veränderungen am Gebäude vorgesehen ist, sind im Hinblick auf die Zumutbarkeit der bestehenden Vorbelastung keine gesonderten baulichen Maßnahmen am Gebäude zur Reduzierung der Erschütterungsimmissionen erforderlich. Soweit jedoch Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen in größerem Umfang erfolgen, ist es empfehlenswert, geeignete Entkopplungsmaßnahmen vorzusehen.

Als Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsimmissionen eignen sich eine elastische Gebäudelagerung oder eine Entkopplung der Untergeschossaußenwände vom anstehenden Erdreich durch vertikal angeordnete „Elastomermatten“.

Abschließende Bemerkung

Da die prognostizierten Erschütterungsimmissionen in einem Grenzbereich liegen, in dem mögliche Konflikte infolge schienenverkehrsinduzierter Erschütterungen nicht eindeutig vorausgesagt werden können, ist es naheliegend, die Prognosen im Vorfeld der Baugenehmigungsverfahren auf Basis konkretisierter Gebäudeplanungen erneut zu überprüfen und die ggf. erforderlichen Minderungsmaßnahmen auf diese Planungen abzustimmen.

Unabhängig hiervon ist zu beachten, dass die ausgewiesenen Schwingstärken immer im Sinne einer oberen Abschätzung zu sehen sind. Die tatsächlich auftretenden Erschütterungsimmissionen liegen in der Regel immer unterhalb der prognostizierten Werte.“^h

Für das Plangebiet der 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ ergeben sich hinsichtlich der Vorkehrungen gegen Erschütterungen keine Änderungen zur ursprünglichen Planaufstellung. Zur Reduzierung der verkehrsinduzierten Schwingungsimmissionen sind innerhalb der Mischgebiete MI 1 und MI 2 bauseits erschütterungsmindernde Maßnahmen zu ergreifen. Den Empfehlungen des Gutachtens entsprechend, erfolgt die konkrete Überprüfung der auf die Gebäude einwirkenden Erschütterungsimmissionen sowie die Festlegung von erforderlichen Minderungsmaßnahmen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens auf Basis konkretisierter Gebäudeplanungen.

9.7.3 Soll-Geländehöhe

Aufgrund des abfallenden natürlichen Geländes wird in dem Mischgebieten MI 1 zum Zweck der Festsetzung eindeutig bestimmbarer Gebäudehöhen, die geplanten Höhenlage mittels einer Soll-Geländehöhe von 112,09 m ü. NN festgesetzt.

10 Satzung über bauordnungsrechtliche Festsetzungen

10.1 Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen

Entsprechend § 3 Abs. 1 der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel legt der Bebauungsplan fest, dass Stellplätze mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem luft- oder wasserdurchlässigem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Untergrund herzustellen sind. Zudem ist je 5 Stellplätze ein standortgeeigneter Baum mit einer unbefestigten Baumscheibe von ca. 5 m² zu pflanzen und dauernd zu unterhalten. Hierfür wird die Pflanzliste unter Punkt D1 in den Hinweisen empfohlen.

Zur Unterbringung der im Plangebiet benötigten Stellplätze sollen in der Tiefgarage innerhalb des Mischgebietes MI 1 abweichend von § 3 Abs. 4 der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel Doppelparker als Elektro-Mechanische Parksyste me ermöglicht werden. Bei Doppelparkern handelt es sich um Vorrichtungen, mit denen zwei Autos übereinander geparkt werden können. Für jedes Parkdeck in einem Doppelparker ist eine lichte Höhe von 2 m zu gewährleisten. Hierdurch sollen Parkmöglichkeiten für Autos mit erhöhter Karosserie innerhalb der Tiefgarage des Mischgebietes MI 1 geschaffen werden.

Die Anlage 1 der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel fordert für Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen 2 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und 2 Abstellplätze für Fahrräder je Wohnung. Der Nachweis der durch die Stellplatz- und Ablösesatzung geforderten Stellplätze ist innerhalb des Mischgebietes MI 1 aufgrund der geringen Grundstücksgröße nicht möglich. Daher wird festgelegt, dass innerhalb des Mischgebietes MI 1 abweichend von der Stellplatz- und Ablösesatzung für Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen je Wohnung 1,5 Stellplätze für Kraftfahrzeuge zu schaffen sind. Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes am Bad Vilbeler Nordbahnhof und der direkten Anbindung an den ÖPNV kann die durch den festgesetzten Stellplatzschlüssel vorgegebene reduzierte Anzahl an Stellplätzen dem Bedarf des geplanten Wohn- und Geschäftshauses dennoch gerecht werden.

10.2 Fassadengestaltung

Zur Sicherung einer einheitlichen Gestaltung der Bebauung am Bahnhofplatz werden innerhalb des Mischgebietes MI 2 bauordnungsrechtliche Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Demnach hat bei den zur öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ hin orientierten Gebäuden mit einer Fassadenlänge von mehr als 15 m nach höchstens 12 m Gebäudelänge in dieser Fassade ein Rücksprung von mindestens 0,5 m Tiefe und mindestens 2 m Breite bis höchstens 5 m Breite zu erfolgen. Das Dach darf ohne Rücksprünge durchlaufen. Weiterhin sind die Fassaden über alle Geschosse gestalterisch durch Farb- und/oder Materialwechsel zu gliedern. Die Gliederungsabschnitte dürfen eine Breite von 10 m nicht überschreiten und sind auf die festgesetzten Rücksprünge abzustimmen. Die getroffenen Festsetzungen entsprechen den Festsetzungen des ursprünglichen Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ und greifen die Gestaltung der östlich des Plangebietes bestehenden Bebauung auf.

10.3 Werbeanlagen

Es gilt die Gestaltungssatzung für Werbeanlagen der Stadt Bad Vilbel in der jeweils gültigen Fassung.

11 Lärmschutz

Im Rahmen der Erarbeitung der 1. Änderung des Bebauungsplans „Bahnhofplatz“ wurde durch das Büro Krebs + Kiefer Fritz AG, Darmstadt, eine Schalltechnische Untersuchung für das Plangebiet erstellt. Diese kam zu folgendem Ergebnis:

Verkehrslärm

„In Bezug auf die Verkehrsimmissionen ist in der städtebaulichen Planung anzustreben schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005 für die Gebietskategorie Mischgebiet in Höhe von

$$OW_{MI, Tag/Nacht} = 60 / 50 \text{ dB(A)}$$

im Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) bzw. in der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nicht zu überschreiten.

[...] Die Beurteilungspegel am geplanten Bauvorhaben liegen am Tag bzw. in der Nacht maximal bei

$$L_{r,MI \text{ Tag / Nacht}} = 66 / 63 \text{ dB (A)}.$$

Die Orientierungswerte für Mischgebiete werden demnach für den Tag- bzw. Nachtzeitraum um maximal

$$\Delta L_{r, MI, \text{Tag/Nacht}} = +6 / +13 \text{ dB(A)}$$

überschritten.

Für das benachbarte Gebäude und ebenfalls im Bebauungsplan befindliche Gebäude liegen die Beurteilungspegel am Tag bzw. in der Nacht bei maximal

$$L_{r,MI \text{ Tag / Nacht}} = 61 / 56 \text{ dB (A)}$$

und überschreiten somit die Orientierungswerte für Mischgebiete für den Tag- bzw. Nachtzeitraum um maximal

$$\Delta L_{r, MI, \text{Tag/Nacht}} = +1 / +6 \text{ dB(A)}.$$

Gewerbelärm

Bezüglich Gewerbelärmimmissionen ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Höhe von

$$IRW_{\text{Mischgebiete, Tag / Nacht}} = 60 / 45 \text{ dB (A)}$$

anzustreben. [...]

Die Beurteilungspegel am geplanten Bauvorhaben liegen am Tag bzw. in der Nacht bei maximal

$$L_{r,MI \text{ Tag / Nacht}} = 55 / 46 \text{ dB (A)}.$$

Die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete werden für den Tag- bzw. Nachtzeitraum um maximal

$$\Delta L_{r, MI, \text{Tag/Nacht}} = -5 / +1 \text{ dB(A)}$$

unter- bzw. überschritten. Der Immissionskonflikt in der Nacht betrifft die Nordost-Fassade im EG, hier ist laut Planunterlagen ein Lagerraum und somit keine schutzwürdige Nutzung vorgesehen.

Für die benachbarte Bebauung liegt keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte vor.

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt (Main) West – Friedberg (S6) wurde bereits eine Schallschutzwand mit einer Höhe von

$$h = 3,50 \text{ m über SO}$$

östlich der Bahnstrecke vorgesehen, die südlich der Bahnsteigzugänge endet. Ein weiterführender aktiver Schallschutz zur effektiven Verminderung der Schienenverkehrslärmimmissionen ist im Bahnhofsbereich selbst mit vertretbarem Aufwand kaum realisierbar.

Gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil des 4. Senats vom 22. März 2007, BVerwG 4 CN 2.06) ist bei der Ausweisung eines neuen Wohngebiets, das durch vorhandene Verkehrswege Lärmbelastungen deutlich oberhalb der Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1 ausgesetzt wird, nicht von vornherein abwägungsfehlerhaft, auf aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwälle oder –wände zu verzichten. Je nach den Umständen des Einzelfalls kann es durchaus abwägungsfehlerfrei sein, eine Minderung der Immissionen auch durch eine Kombination von passivem Schallschutz und planerischen Maßnahmen zu erreichen. Daher wird empfohlen, den weiteren Schallschutz im Bauungsplan durch ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Abschließende Bemerkungen

Die schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass innerhalb des Plangebietes ein nicht unerhebliches Konfliktpotenzial aufgrund von Verkehrslärm besteht.

Durch bauliche Vorkehrungen an den Gebäuden in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen kann in Hinblick auf die Verkehrslärmimmissionen gewährleistet werden, dass die geplanten Gebäude gesunde Wohnverhältnisse bieten. Da in der Nacht nicht die Möglichkeit einer Stoßbelüftung besteht, empfehlen wir Räume, die zum Schlafen genutzt werden mit schallgedämmten Lüftungsgeräten auszustatten.

Die schalltechnische Untersuchung bezieht sich auf einen Prognosehorizont 2030 und berücksichtigt damit den bereits geplanten Ausbau der Bahnstrecke. Die genaue Fertigstellung des Ausbaus ist nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass die derzeitige Lärmbelastung im Bebauungsplangebiet ungefähr der zukünftigen Immissionssituation entspricht.“^j

12 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet befindet sich in der bebauten Ortslage von Bad Vilbel und ist hinsichtlich der Trink- und Löschwasserversorgung sowie der Abwasserentsorgung komplett erschlossen.

Für das Plangebiet kann die Stadtwerke Bad Vilbel GmbH den geforderten Löschwasserbedarf für den Grundschatz gem. DVGW-Arbeitsblatt W 405 „Bereitstellung von Löschwasser durch die Öffentliche Trinkwasserversorgung“ zur Verfügung stellen. Im konkreten Fall sind dies 96 m³/h = 1600 l/Min. bei einem Mindestfließdruck von 2 bar.

13 Artenschutz

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes ist weitgehend versiegelt und bebaut (siehe Abbildung 13). Lediglich an der Westseite des Bestandsgebäudes zeigt sich eine heckenartige Struktur (siehe Abbildung 14). Hierbei handelt es sich allerdings um den Japanischen Staudenknöterich (*Fallopia japonica*), eine gebietsfremde invasive Pflanzenart, deren weitere Ausbreitung in Europa verhindert werden soll, da die standortheimische Flora dem Konkurrenzdruck dieser Pflanzart erliegen. Da für diesen Knöterich zudem keine Hinweise vorliegen, dass er von geschützten Arten als Ruhe- und Fortpflanzungsstätte genutzt wird, spricht nichts gegen die restlose Rodung dieser Grünstruktur.



Abbildung 13: Versiegelte Flächen innerhalb des Plangebietes



Abbildung 14: Heckenstruktur innerhalb des Plangebietes

Insgesamt ist mithin eine Eignung der Flächen im Geltungsbereich als Lebensraum für infrage kommende Tiergruppen wie Fledermäuse, Vögel oder Reptilien nicht vorhanden, insbesondere auch deshalb, weil unmittelbar angrenzende Bereiche gleichermaßen ungeeignet sind.

Sowohl eine Verletzung oder Tötung von besonders oder streng geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) als auch eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer dauerhaft genutzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) sowie eine erhebliche Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeit (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) durch die geplanten Baumaßnahmen können von daher ausgeschlossen werden.

F Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Änderungsbereiches im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Bahnhofplatz“ (rot markierte Fläche).....	18
Abbildung 2: Lage des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans	19
Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Regionalplan/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 mit Lage des Plangebietes.....	20
Abbildung 4: Bebauungsplan "Bahnhofplatz"	22
Abbildung 5: Unbebaute Teilfläche innerhalb des Plangebietes	23
Abbildung 6: Bestehende Bebauung innerhalb des Plangebietes.....	23
Abbildung 7: Ausführungsplanung zur Gestaltung des Bahnhofplatzes	25
Abbildung 8: Entwurfsplanung für die Bebauung des Mischgebietes MI 1	26
Abbildung 9: Visualisierung der Entwurfsplanung für die Bebauung des Mischgebietes MI 1	27
Abbildung 10: Grundstücksgrenze des Mischgebietes MI 1 mit Blick nach Westen (links), nach Osten (rechts).....	31
Abbildung 11: Leitungsplan für die Bebauung des Mischgebietes MI 1	32
Abbildung 12: Geplante Lage der Regen- und Schmutzwasserkanäle in der Entwurfsplanung	33
Abbildung 13: Versiegelte Flächen innerhalb des Plangebietes	39
Abbildung 14: Heckenstruktur innerhalb des Plangebietes.....	39

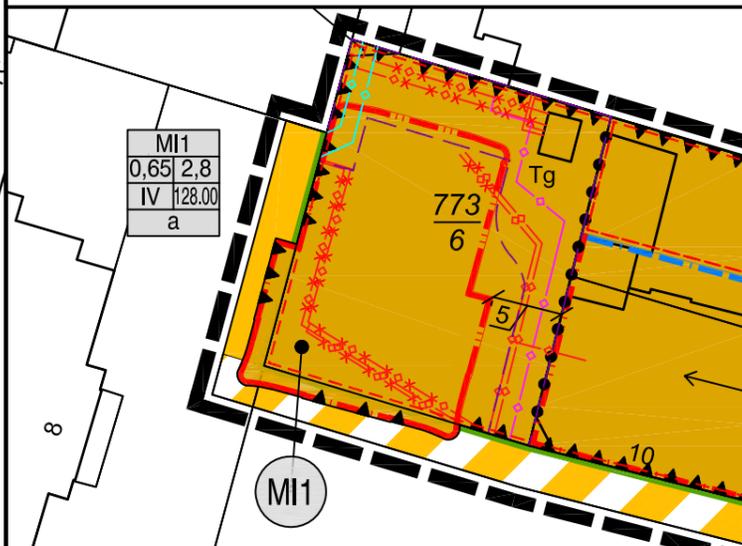
G Quellenangaben

- ^a IMB PLAN, Frankfurt am Main; Bahnhof Bad Vilbel, ZOB -Ost-, Ausführungsplanung; 27.02.2017
- ^b ARCHITEKTURBÜRO TESCHAUER, Kronberg; Bauvorhaben: Neubau eines Mehrfamilien- und Geschäftshauses mit Tiefgarage | Bahnhofplatz 12 | 61118 Bad Vilbel; Freiflächenplan; 18.03.2019
- ^c ARCHITEKTURBÜRO TESCHAUER, Kronberg; Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses | Dieselstraße | Bad Vilbel; 19.02.2018
- ^d ARCHITEKTURBÜRO TESCHAUER, Kronberg; Bauvorhaben: Neubau eines Mehrfamilien- und Geschäftshauses mit Tiefgarage | Bahnhofplatz 12 | 61118 Bad Vilbel; Versorgungsleitungen; 27.09.2018
- ^e ARCHITEKTURBÜRO TESCHAUER, Kronberg; Bauvorhaben: Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit Tiefgarage | Bahnhofplatz 12 | 61118 Bad Vilbel; Schnitt; 26.09.2018
- ^f KREBS + KIEFER FRITZ AG, Darmstadt; Schalltechnische Untersuchung (Bauvorhaben: Neubau eines Mehrfamilien- und Geschäftshauses mit Tiefgarage in Bad Vilbel, Bahnhofplatz 12); 13.11.2018; S. 21 - 22
- ^g FRITZ GMBH, EINHAUSEN; Erschütterungstechnische Stellungnahme (Vorhaben: Bebauungsplan „Bahnhofplatz“ der Stadt Bad Vilbel); Mai 2012
- ^h FRITZ GMBH, EINHAUSEN; Erschütterungstechnische Stellungnahme (Vorhaben: Bebauungsplan „Bahnhofplatz“ der Stadt Bad Vilbel); Mai 2012; S. 10 - 11
- ⁱ KREBS + KIEFER FRITZ AG, Darmstadt; Schalltechnische Untersuchung (Bauvorhaben: Neubau eines Mehrfamilien- und Geschäftshauses mit Tiefgarage in Bad Vilbel, Bahnhofplatz 12); 13.11.2018
- ^j KREBS + KIEFER FRITZ AG, Darmstadt; Schalltechnische Untersuchung (Bauvorhaben: Neubau eines Mehrfamilien- und Geschäftshauses mit Tiefgarage in Bad Vilbel, Bahnhofplatz 12); 13.11.2018; S. 19 – 22

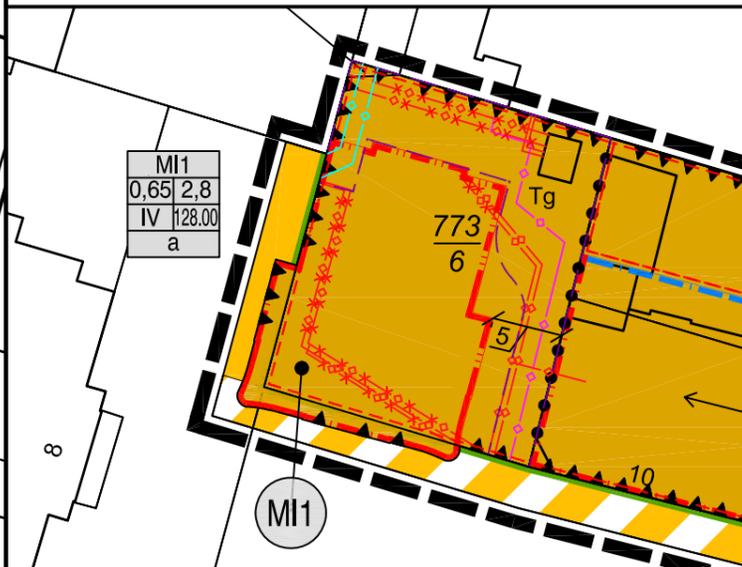
Planzeichnung mit Baulinien und Baugrenzen des Mischgebietes MI 1 für das Erdgeschoss



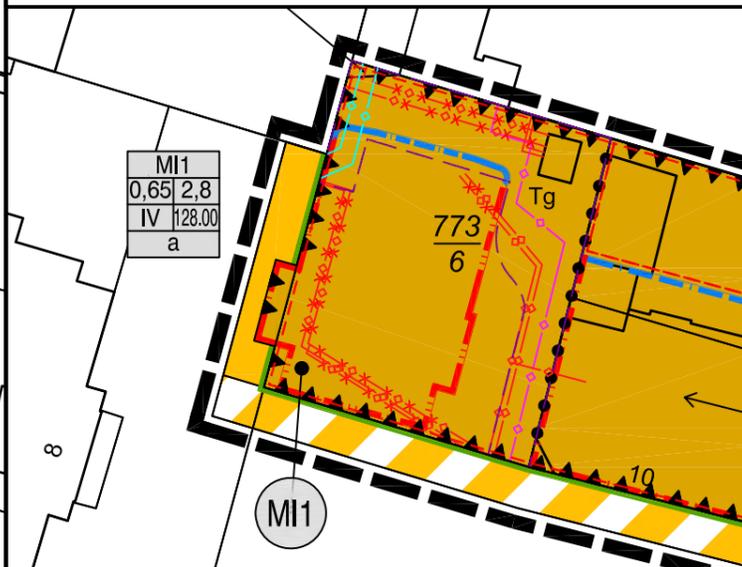
Nebenzeichnung: Baulinien des Mischgebietes MI 1 für das 1. bis 2. Obergeschoss ab einer Höhe von 2,70 m über der öffentlichen Straßenverkehrsfläche



Nebenzeichnung: Baulinien des Mischgebietes MI 1 für das 3. OG



Nebenzeichnung: Baulinien und Baugrenzen des Mischgebietes MI 1 für das 4. OG



Planzeichen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung - PlanzV)

- Art der baulichen Nutzung
 - MI 1.2.2. Mischgebiete
- Bauweise, Baulinien, Baugrenzen
 - 3.4. Baulinie
 - 3.5. Baugrenze
- Füllschema der Nutzungsschablone

MI1	Art der baulichen Nutzung	
0,65 2,8	Grundflächenzahl (GRZ)	Geschossflächenzahl (GFZ)
IV 128,00	Anzahl der Vollgeschosse	max. Gebäudehöhe (m ü. NN)
a	Bauweise	
- Straßenverkehrsflächen
 - 6.1. öffentliche Straßenverkehrsflächen
 - 6.2. Straßenbegrenzungslinie
 - 6.3. öffentliche Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
- ZOB
 - Zentraler Omnibusbahnhof
- Versorgungs- und Abwasserleitungen
 - bestehender Regen- und Schmutzwasserkanal
 - zu verlegende Stromleitungen
 - bestehende und geplante Stromleitungen
 - bestehende Telekommunikationsleitung
- Sonstige Planzeichen
 - 15.3. Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen
 - St Stellplätze
 - Tg Tiefgaragen
 - 15.5. Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen
 - 15.6. Umgrenzung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hier: passive Schallschutzmaßnahmen
 - 15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
 - 15.14. Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebietes
 - siehe Nebenzeichnung
 - + 112,09 Soll-Geländehöhe (m ü. NN)
 - Anforderungen an die Gestaltung
 - Firstichtung

Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

ROB
 planergruppe
 ARCHITEKTEN + STADTPLANER
 Schulstraße 6 65824 Schwalbach / Ts.

Stadt Bad Vilbel
1. Änderung Bebauungsplan
„Bahnhofsplatz“

Bearbeiter: Horn / Nikl
 Plannr.: 1720_S.dwg
 Datum: 27.03.2019
 Maßstab: 1:500
 Format: Din A3

Satzung