

Vorhabenbezogener Bebauungsplan

(V+E-Plan gemäß § 12 BauGB)

Plan Nr. 182

„**Busbetriebshof**“

Stadt Karben
Stadtteil Burg-Gräfenrode

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Bearbeitung:

PLANUNGSGRUPPE **ZIMMER + EGEL GBR**



ARCHITEKTURBÜRO FÜR STÄDTEBAU UND LANDSCHAFTSPLANUNG
Hanau-Wolfgang
14.08.2002

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	1
1.1 Einleitung	1
2. Veranlassung und Ziele	1
3. Vorgaben übergeordneter Planung	2
3.1 Regionalplan	2
3.2 Flächennutzungsplan	2
4. Plangebiet	2
4.1 Lage und Größe	2
4.2 Bestand, Topographie, Baugrund	3
5. Vorhaben	3
5. Erschließung	6
5.1 Verkehrserschließung	6
5.2 Wasserversorgung/Abwasserableitung	7
6. Stadtökologische Grundlagen und Maßnahmen	7
7. Eingriff / Ausgleich	8
8. Wasserwirtschaftliche Belange	9

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

Die planungsrechtlichen Grundlagen zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan (Vorhaben- und Erschließungsplan) sind in § 12 Bau- und Raumordnungsgesetzes 1998 vom 27. August 1997 (BGBl I. S. 2141) in der ab 1. Januar 1998 geltenden Fassung geregelt.

Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist, in Übereinstimmung mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, eine beschleunigte Realisierung des angestrebten Vorhabens zu ermöglichen.

Über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan (V+E-Plan) werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das durch den Vorhabenträger beabsichtigte Vorhaben geschaffen.

Die Satzung muss einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entsprechen.

2. Veranlassung und Ziele

In der Ortslage von Burg-Gräfenrode befindet sich ein Busunternehmen, das seinen Betriebshof modernisieren und seinen Fahrzeugpark aufstocken will. Das Busunternehmen unterhält vor Ort 12 Busse, wobei 8 Fahrzeuge im Linienverkehr und als Schulbus sowie 4 Busse für den Fernreiseverkehr eingesetzt werden. Die Linienbusse und der Schulbus verlassen morgens das Betriebsgelände und kehren abends wieder zurück. Je nach Fahrplan werden sie zwischendurch auf dem Hof kurz abgestellt. Die Reisebusse sind meist über einen längeren Zeitraum unterwegs. Sie können auch nachts das Betriebsgelände anfahren bzw. verlassen.

Das Unternehmen gehört dem ÖPNV-Verband an und will ortsansässig bleiben. Aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse sieht sich das Unternehmen veranlasst, seinen Betrieb an den nördlichen Ortsrand von Burg-Gräfenrode zu verlagern.

Für die Entscheidung, das Busunternehmen in Burg-Gräfenrode zu halten und aus der Ortslage herauszunehmen, liegt ein öffentliches Interesse vor.

Dem vorgesehenen Standort wurde im Rahmen der Dorfentwicklungsplanung nach Auswahl von mehreren Standortalternativen Vorrang eingeräumt

Ebenso wurde im Rahmen der Flächennutzungsplanung dem Standort aus regionalplanerischer Sicht und aus der Sicht des Naturschutzes zugestimmt.

Das beabsichtigte Vorhaben liegt im Außenbereich am freien Streckenbereich der L 3351 (Ilbenstädter Straße); in Gegenlage des Friedhofs von Burg-Gräfenrode. Es grenzt im Süden an eine bestehende Wohnbebauung an, die im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Karben als Wohnbaufläche dargestellt ist.

Um das Vorhaben einschließlich dessen Erschließung realisieren zu können, wird es erforderlich, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu schaffen.

Der Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist bereits am 22.09. 2000 gefasst worden.

3. Vorgaben übergeordneter Planung

3.1 Regionalplan

Gemäß den Darstellungen des festgestellten Regionalplanes Südhessen 2000 liegt das Planungsgebiet im „Bereich für die Landwirtschaft“.

3.2 Flächennutzungsplan

Das Planungsgebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Karben als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Omnibusbetrieb“ dargestellt. Südlich der Sonderbaufläche ist eine kleine Wohnbaufläche und westlich davon eine Grünfläche „Friedhof“ dargestellt.

4. Plangebiet

4.1 Lage und Größe

Das Planungsgebiet befindet am nördlichen Ortsausgang von Burg-Gräfenrode, östlich der Ilbenstädter Straße (L 3351), in Gegenlage des Friedhofs von Burg-Gräfenrode. Im Hinblick darauf, dass die Anbindung des Vorhabens an die L 3351 geregelt sowie der Ortsausgang eine Umgestaltung mit Fahrbahnteiler und Baumtor erfahren soll, wird ein Teilbereich der L 3351 in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit einbezogen.

Der Geltungsbereich beinhaltet in der Flur 001 die Flurstücke 246, 247, 248, 312/5 teilweise (L 3351), 312/4 teilweise (L 3351) und 253/3 teilweise.

Das Planungsgebiet hat einschließlich der Straßenverkehrsfläche eine Größe von ca. 1,0 ha.

4.2 Bestand, Topographie, Baugrund

Das Grundstück stellt sich derzeit als Wirtschaftswiese dar. Baum – und Strauchbestände sind auf den Grundstückspartellen nicht vorhanden. Das Gelände wird an der Nordseite zur freien Landschaft hin von einem dichtem Laub- und Nadelholzzaum begrenzt.

Das Gelände ist hängig und fällt auf einer Länge von ca. 100 m von Osten um ca. 8, 0 m nach Nordwesten zur Landesstraße hin ab.

An der Ostseite der Landesstraße befindet sich ein Straßenbegleitgraben.

Die Mergel- und Kalksteinschichten des Tertiärs, die hier oberflächennah anstehen, können prinzipiell durch karstartige Hohlräume Schwächezonen im Baugrund bedingen. Daher ist zu objektbezogenen Baugrunderkundungen zu raten. (Stellungnahme des HLUg vom 18.12.2001)

5. Vorhaben

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan kann gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Die dort nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung dargestellte Sonderbaufläche „Omnibusbetrieb“ erfolgt im Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung als „**Sonstiges Sondergebiet**“ gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Busbetriebshof“.

Der Busbetriebshof soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden, wobei im ersten Bauabschnitt in 2 Bauphasen eine Fahrzeughalle mit 12 Einstellplätzen (Halle 1 mit 7 Stellplätzen; Halle 2 mit 5 Stellplätzen) errichtet wird und somit durch die Verlagerung der Busse der Altstandort und das damit verbundene Wohnumfeld eine Verbesserung erfahren kann.

Der Busbetriebshof setzt sich insgesamt aus 2 eingeschossigen Fahrzeughallen für insgesamt ca. 20 Busse und einem Parkplatz zusammen. Zwischen den Hallen wird eine Wendepalette in der Größe geschaffen, dass ein Gelenkbus wenden kann.

Die festgesetzte Geschossfläche von 2300 qm (Summe aller Geschossflächen) reicht aus, beide Fahrzeughallen innerhalb der überbaubaren Fläche auf dem Grundstück unterzubringen. Die Geschossfläche stellt somit das Höchstmaß dar.

Als Bauweise wird die abweichende Bauweise (a) gewählt, in der Gebäude bis zu einer Länge von 62 m errichtet werden dürfen.

Da der Busbetriebshof am freien Streckenbereich der L 3351 errichtet wird, ist dem Hessischen Straßengesetz Rechnung zu tragen und der geforderte 20 m Abstand zwischen dem befestigten Fahrbahnrand und den Gebäuden einzuhalten.

Die Flächen zwischen den Gebäuden und der Landesstraße werden für die Zufahrt, Wendeplatte und für die Begrünungsmaßnahmen genutzt.

Die Firsthöhe wird über Normalnull definiert und beträgt für die südliche Halle = 160,00 m ü. NN und für die nördliche Halle = 159,00 m ü. NN.

Als Dachform wird das Satteldach mit einer Dachneigung zwischen 17 bis 25° und einer rot bis rotbraunen Ziegeleindeckung gewählt. Damit wird eine Einfügung des Vorhabens in das Orts- und Landschaftsbild erreicht. Mit der Dachform und -farbe wird den Zielvorstellungen des Dorfentwicklungsplanes Rechnung getragen.

Die Höhenlage des Betriebshofes ist abhängig von der Topographie, von der Entwässerung des Vorhabens an das öffentliche Kanalsystem und von der Anbindung des Vorhabens an die L 3351.

Bedingt dadurch wird eine ortsnahe Zufahrt auf das Grundstück gewählt und die Höhenlage des Vorhabens auf den Endschacht des Mischwasserkanals (OK Kanaldeckel = 150,04 m ü. NN) bezogen.

Die Höhenlage des Betriebshofes kann sich innerhalb des Geländes bis zu 150,50 m ü. NN einstellen und dazu beitragen, dass die Eingriffe in die Topographie auf ein noch verträgliches Maß minimiert werden.

Entsprechend den Grundsätzen der Bauleitplanung sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Das Vorhaben hat sich zur Lärmvorsorge in die umgebende Bebauung einzufügen. Deshalb ist ein Gutachten über Lärmimmissionen durch den TÜV Süddeutschland, Bau und Betrieb mit Datum vom 19.10.2001 erstellt worden.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde seitens des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abt. Staatliches Umweltamt Frankfurt festgestellt, dass das benachbarte Baugebiet nicht dem Mischgebiet sondern nach der Flächennutzungsplanung als Wohnbaufläche (Anm.: ein Bebauungsplan liegt nicht vor) und der Gebietssystematik dem „allgemeinen Wohngebiet“ zuzuordnen ist. Eine Überarbeitung des Gutachtens wurde gefordert.

Das Gutachten wurde entsprechend den Forderungen des RP Darmstadt überarbeitet. Das Nachtragsgutachten Nr. L 4624-A vom 18. März 2002 liegt vor. Im gleichen Zusammenhang wurde ein Gutachten über zu erwartende Geräuschemissionen durch den geplanten Busbetriebshof auf die Freizeitgärten (festgesetzt durch den Bebauungsplan Nr. 173 „Kleingärten Auf der Weiserde“) in Auftrag gegeben.

Das Gutachten Nr. L 4624-C des TÜV-Süddeutschland liegt ebenso vor.

Nach den vorliegenden Gutachten wurden 3 Immissionsorte untersucht (siehe Gutachten vom 13. August 2002).

- IP 1 Ilbenstädter Strasse 17 (Fenster 1. OG Nordseite)
- IP 2 Freizeitgärten (Nordwestseite am Weg)
- IP 3 Freizeitgärten (Nordostseite am Weg)

Für den Bereich mit dem Immissionsort IP 1 liegt seitens der Stadt Karben kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan vor. Im Flächenutzungsplan wird der Bereich als Wohnbaufläche (W) ausgewiesen. In der TA-Lärm sind für allgemeine Wohngebiete folgende Richtwerte vorgesehen:

**55 dB(A) tagsüber und
40 dB(A) nachts.**

Der Bereich mit den Immissionsorten IP 2 und IP 3 wird in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan der Stadt Karben für das Gebiet „Auf der Weiserde“ als Freizeitgarten ausgewiesen. In der TA-Lärm werden für Kleingartengebiete keine Immissionsrichtwerte genannt. Nach Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 wird für Kleingartenanlagen ein Orientierungswert von tagsüber 55 dB(A) angegeben; das Kleingartengebiet genießt somit in der Bauleitplanung zumindest in der Tagzeit von 06.00 und 22.00 Uhr die Schutzwürdigkeit eines allgemeinen Wohngebietes.

Aufgrund der Nachtragsgutachten wird zwischen dem Anwesen Ilbenstädter Strasse Nr. 17 und dem geplanten Busbetriebshof ein Lärmschutzwall erforderlich.

Der Verlauf des geplanten Lärmschutzwalls ist in der Anlage 2 des Gutachtens vom 13. August 2002 dargestellt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Wallkrone auf der Straßenseite (Ilbenstädter Straße) von 1,50 m nach etwa 10 m bis auf 4,0 m über Straßenniveau ansteigt und sich dann noch für etwa 15 m weiter in südöstliche Richtung erstreckt.

Der Lärmschutzwall ist planungsrechtlich festgesetzt. Die Wallkrone wurde mit 154,00 m ü NN definiert.

Die Zusatzbelastung durch den Omnibusbetriebshof liegt mit einem 4,0 m hohen Lärmschutzwall tagsüber um mindestens **7 dB(A)** unterhalb und in der lautesten Nachtstunde gerade auf der Höhe der maßgeblichen Richtwerte nach TA-Lärm für allgemeines Wohngebiet.

Auf die Inhalte des Gutachtens des TÜV Süddeutschland vom 13. August 2002 wird verwiesen.

Als weitere Festsetzung wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen, dass die südliche Gebäudeaußenwand der Fahrzeughallen 1 und 2 als geschossene Wand auszubilden ist. Hiervon ausgenommen sind Belichtungs- und Belüftungsöffnungen für Sanitär- Sozial- und Abstellräume.

Die Geräuschemissionen einer eventuell erforderlichen Lüftungs- bzw. Heizungsanlage ins Freie sind bei mittiger Lage auf dem Dach der Hallen 1 und 2 in der Summe auf einen Schalleistungspegel L_{WA} nach DIN 45635 Teil 1 über „Geräuschmessungen an Maschinen“ bzw. nach DIN EN ISO 3746 über die „Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschen aus Schalldruckmessungen“ von L_{WA} = **70 dB(A)** zu begrenzen.

5. Erschließung

5.1 Verkehrserschließung

Das Vorhaben wird am freien Streckenbereich der L 3351 errichtet. Die Anbindung des Betriebshofes wird seitens des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Gelnhausen und der Polizei Friedberg als zuständige Verkehrsbehörden als genehmigungsfähig beurteilt.

Als Zufahrt auf die Landesstraße wird nur eine ortsnahe Ein-/Ausfahrt zugelassen. Der Zufahrtbereich auf das Grundstück ist durch Planeintrag geregelt. Für die Restbereiche setzt der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt“ fest.

Im Zuge des Vorhabens „Busbetriebshof“ soll im gleichen Zusammenhang am Ortsausgang von Burg-Gräfenrode der Straßenraum der L 3351 durch einen Fahrbahnteiler mit Baumtor umgestaltet werden.

Die Umgestaltung mit Baumtor, Fahrbahnteiler und durch das Anlegen einer neuen Grundstückszufahrt wird zu einer Minimierung der Geschwindigkeit in der L 3351 beitragen.

Die straßenbautechnischen Maßnahmen sind durch ein Fachbüro geplant und mit dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Gelnhausen im September 2001 und im Mai 2002 abgestimmt worden.

Zur Aufwertung des Ortsbildes und der Ortseingangssituation werden beidseitig der Landesstraße großkronige Laubbäume gepflanzt.

Um den in Gegenlage befindlichen Friedhof in das ÖPNV-Netz mit einzubinden, wurde die Buslinie 7 von der Berliner Straße bis zum Friedhof hin verlängert. Der Bus kann dann auf dem Busbetriebshof wenden.

5.2 Wasserversorgung/Abwasserableitung

Das geplante Einzelvorhaben kann mit der erforderlichen Trinkwassermenge durch die Herstellung eines Hausanschlusses versorgt werden. Die Anschlußleitungen befinden sich in Höhe des Anwesen Haus -Nr. 17. Die Wasserversorgung obliegt den Stadtwerken Karben.

Die Abwasserableitung erfolgt durch die Neuverlegung einer Leitung (Hausanschluss) bis zum Endschacht des vorhandenen Mischwasserkanal NW 250 in der Ilbenstädter Straße (Schacht vor dem Anwesen Haus Nr. 17). Da der vorhandene Kanal jedoch zu wenig Aufnahmekapazitäten besitzt, wird lediglich das Schmutzwasser direkt eingeleitet.

Das anfallende Regenwasser wird in einer Regenrückanlage (Zisterne) gesammelt und soweit wie möglich innerbetrieblich als Brauchwasser genutzt. Die Zisternengröße wird zur Zeit von einem Fachbüro ermittelt. Das überschüssige Regenwasser wird verzögert an das öffentliche Kanalnetz abgegeben. Der Nachweis der Regenwasserrückhaltung ist Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens und wird im Durchführungsvertrag verankert.

Die Abwasserableitung erfolgt in Abstimmung mit den Stadtwerken Karben.

6. Stadtökologische Grundlagen und Maßnahmen

Die Begrünung eines Sondergebietes für einen Busbetriebshof unterliegt den betriebsbedingten Ablaufprozessen, da betriebliche Organisationsformen Flächenversiegelungen erfordern; daher kommen für Anpflanzungen nahezu ausschließlich die Randbereiche in Frage.

Traditionell ist die vorgenannte Gebietstypisierung vegetationsarm. In diesem Sinne sind Rasenflächen weniger geeignet; hoch werdende Baum- und Strauchpflanzungen sind eher mit der sich einstellenden Nutzung vereinbar. Sie wirken biologisch ausgleichend und tragen zur Verbesserung des Siedlungsbildes bei.

Die zu pflanzenden Gehölze werden dabei an den Randzonen des Grundstücks möglichst in Form von geschlossenen Schutzpflanzungen angelegt, weil sie dort auf lange Sicht in ihrem Bestand weitaus weniger durch betriebliche Vorgänge gefährdet sind und die geringsten Pflegekosten verursachen.

Um den Grad der Versiegelung so gering wie möglich zu halten, werden die Kunden- und Personalstellplätze in wasser- und luftdurchlässigen Belägen ausgeführt.

Weiterhin sind auf den PKW-Stellplätzen in Pflanzstreifen oder -inseln jeweils für ca. 5 Stellplätze ein einheimischer, standortgerechter Laubbaum zu pflanzen und zu pflegen.

Die Bepflanzung mit Bäumen im Parkplatzbereich trägt sowohl zur Gestaltung des Plangebietes, als auch zur Verbesserung des Kleinklimas bei, wobei insbesondere die Beschattung der KFZ sich in den Sommermonaten vorteilhaft auswirkt.

In Kombination zu der Festsetzung der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden Festsetzungen für den Ausgleich getroffen, die nach § 9 (1) Nr. 25 a BauGB geregelt werden.

7. Eingriff / Ausgleich

Das beabsichtigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der nach der Naturschutzgesetzgebung ausgeglichen werden muß.

Ausgeglichen ist ein Eingriff, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wieder hergestellt oder neu gestaltet ist.

Gemäß der Bilanzierung nach der AVV (siehe Landschaftsplan) sind für den Eingriff des beantragten Vorhabens ein Ausgleich von ca. 105.142 Biotopwertpunkte ermittelt worden, der durch das Ökokonto der Stadt Karben ausgeglichen werden kann.

8. Wasserwirtschaftliche Belange

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Busbetriebshof“ wird aufgestellt, um Bauplanungsrecht für die Auslagerung und Expansion eines Busunternehmens im Stadtteil Burg-Gräfenrode zu erhalten.

Nach dem Merkblatt des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.11.1993 sind die wasserwirtschaftlichen Belange in der Bauleitplanung nach dem vorgegebenen Kriterienkatalog zu berücksichtigen.

Das Einzelvorhaben liegt außerhalb des Schutzgebietes für die Grund- und Quellwassergewinnung und im keinem Überschwemmungsgebiet.

Betroffen ist jedoch ist die Zone I des Oberhessischen Heilquellenschutzbezirks. Hierin sind Bohrungen und Ausgrabungen über 5 m Eingriffstiefe durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Staatliches Umweltamt Frankfurt, gemäß § 123 HWG genehmigungspflichtig.

Altlasten bzw. Altablagerungen sind nach vorliegender Akten- und Kartenlage, ALTIS-Einträge nicht bekannt.

Oberirdische Gewässer werden von dem Vorhaben nicht berührt.

Aufgrund der Betriebsart ist eine Versiegelung unumgänglich. Die Hofflächen werden mit Verbundsteinpflaster ausgeführt. Lediglich die Stellplätze für Bediente und Besucher können in wasser- und luftdurchlässigen Belägen ausgeführt werden. Die Versiegelungsflächen für den gesamten Busbetriebshof sind derart minimiert worden, dass noch eine ausreichende Eingrünung des Vorhabens gewährleistet wird.

Im Hinblick darauf, dass die Wasserversorgung und Abwasserableitung des Einzelvorhabens durch die Herstellung von Hausanschlussleitungen an das vorhandene öffentliche Netz problemlos gesichert ist, kann in diesem Einzelfall auf die vollständige Abarbeitung des Kriterienkataloges verzichtet werden.

Bezüglich der Trinkwasserversorgung und Abwasserableitung wird auf Kapitel 6.2 verwiesen.

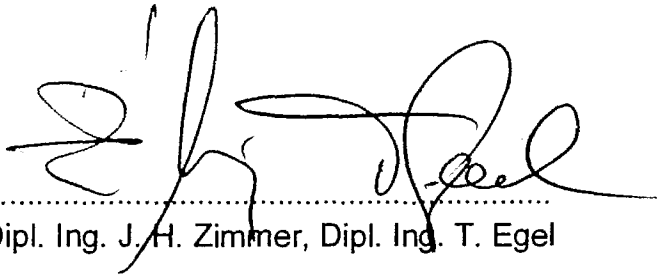
aufgestellt im Auftrag des:

**Magistrates der
Stadt Karben**

durch

Planungsgruppe ZEG

Hanau-Wolfgang, den 14.08.2002



.....
Dipl. Ing. J. H. Zimmer, Dipl. Ing. T. Egel

**der Vorhabenträger:
Fa. Eberwein
Karben, Burg-Gräfenrode**

.....
Vorhabenträger

Der Begründung wurde zugestimmt:

**Magistrat der
Stadt Karben**

Karben, den.....

Siegel

.....
(Engel)
Bürgermeister

