



Stadt Dietzenbach

**Begründung**  
**zum Entwurf des Bebauungsplanes**  
**Nr. 51/3**  
**„Stadtzentrum - Am S-Bahn-Haltepunkt“**

Planstand 24.03.2009

## **Inhalt**

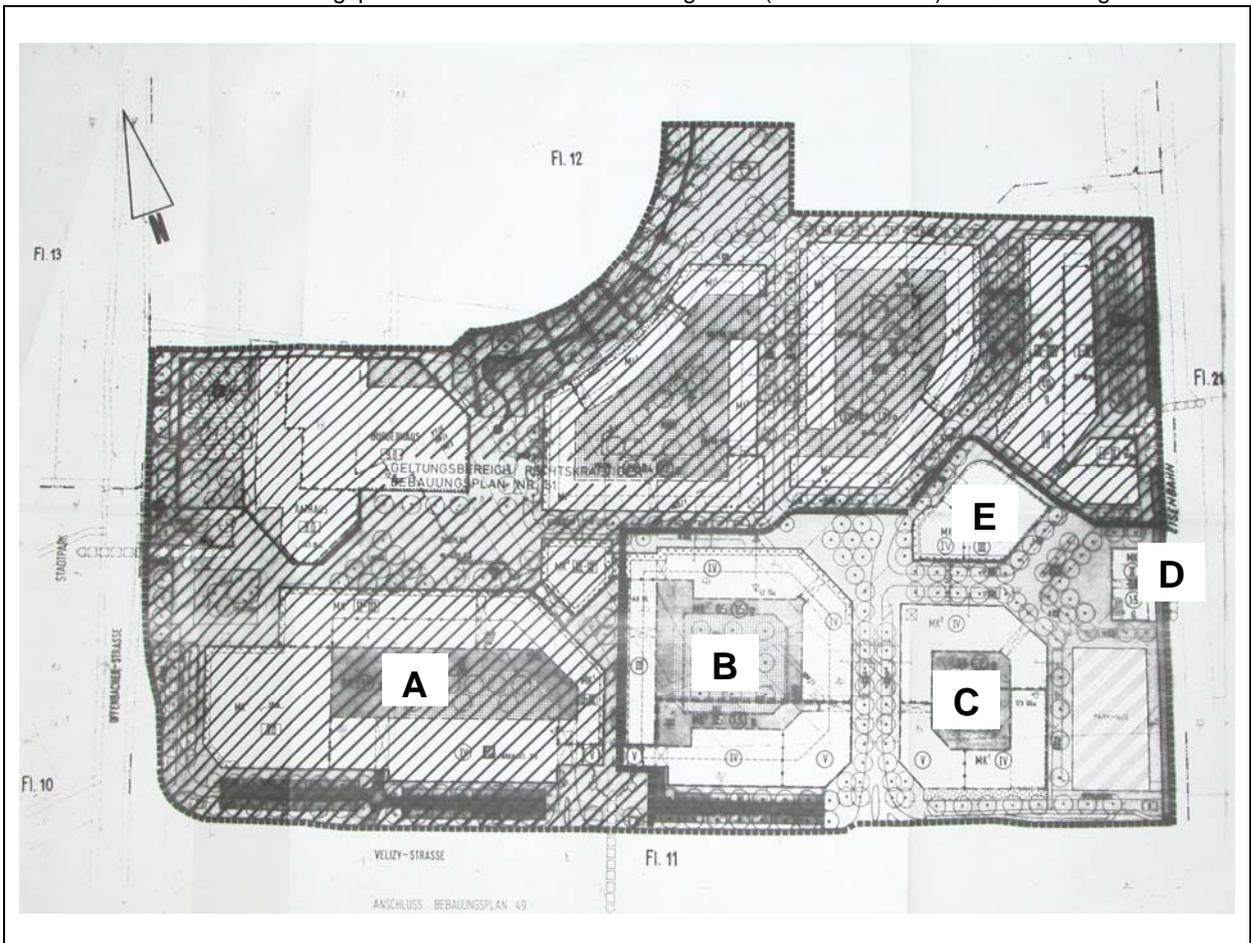
1. Veranlassung und Planziel
2. Übergeordnete Planungen
- 2.1. Ziele der Raumordnung
- 2.2. Vorbereitende Bauleitplanung
3. Städtebaulicher Entwurf
4. Räumlicher Geltungsbereich
5. Festsetzungen
- 5.1. Art der baulichen Nutzung
- 5.2. Maß der baulichen Nutzung
- 5.3. Bauweise und Baugrenzen
6. Verkehrserschließung
7. Belange des Immissionsschutzes
- 7.1. Schallschutz
- 7.2. Schutz vor Lichtimmissionen
8. Wasserwirtschaftliche Belange
9. Bodenordnung
10. Städtebauliche Vorkalkulation

## 1. Veranlassung und Planziel

Die Bevölkerungszunahme in den frühen 1970er Jahren und die 1973 erfolgte Anerkennung der Entwicklungsmaßnahme nach dem damaligen Städtebauförderungsgesetz bildeten die Basis für das Zusammenwachsen von Dietzenbach im Süden und Steinberg im Norden.

Eine Grundlage für das noch in der Entwicklung befindliche zentral gelegene Stadtzentrum bildete der Bebauungsplan Nr. 51/1 „Nördlich der Velizystraße zwischen Theodor-Heuss-Ring und Bahn“ aus dem Jahr 1983. Der zwischenzeitlich mehrfach geänderte Bebauungsplan ist bis auf 2 im Wesentlichen als Kerngebiet ausgewiesene Teilflächen zwischen dem Theodor-Heuss-Ring und der S-Bahn bzw. der Velizystraße und dem Masaya-Platz vollzogen. In den letzten Jahren entstanden die Mobilitätszentrale (Baufeld D), das Kreishaus (Baufeld B) und das Rathaus-Center (Baufeld A).

Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 51/1 und der Änderung 1991 (nicht schraffiert) mit Baufeldangabe



Ohne Maßstab

Der vorliegende Bebauungsplan umfasst von den zwei verbliebenen Teilflächen das südliche sog. Baufeld C, für das nach einer 1991 durchgeführten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 51/1 bisher die Festsetzung „Kerngebiet“ und im Übergang zur S-Bahn „Öffentliche Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung Parkdeck/Parkhaus“ gilt.

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Magistrat mit Beschluss vom 16.06.2008 beauftragt, die bisher geltenden zeichnerischen und textlichen Festsetzungen für das Baufeld C fortzuschreiben, um hier in unmittelbarer Nähe zu der Wohnbebauung Theodor-Heuss-Ring, Idsteiner Straße u.a., dem Kreishaus, der S-Bahn-Station Dietzenbach-Mitte und dem zentralen Omnibus-Bahnhof ein Nahver-

sorgungszentrum mit Vollsortimenter, Discounter und Drogerie-Fachmarkt planungsrechtlich vorzubereiten, und damit die Zielerreichung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme insoweit zu vervollständigen.

Planziel des Bebauungsplanes Nr. 51/3 „Stadtmitte - Am S-Bahn-Haltepunkt“ ist entsprechend die Modifizierung der bisher geltenden Festsetzungen, insbesondere der Abgrenzung des Kerngebietes unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individual-Verkehrs.

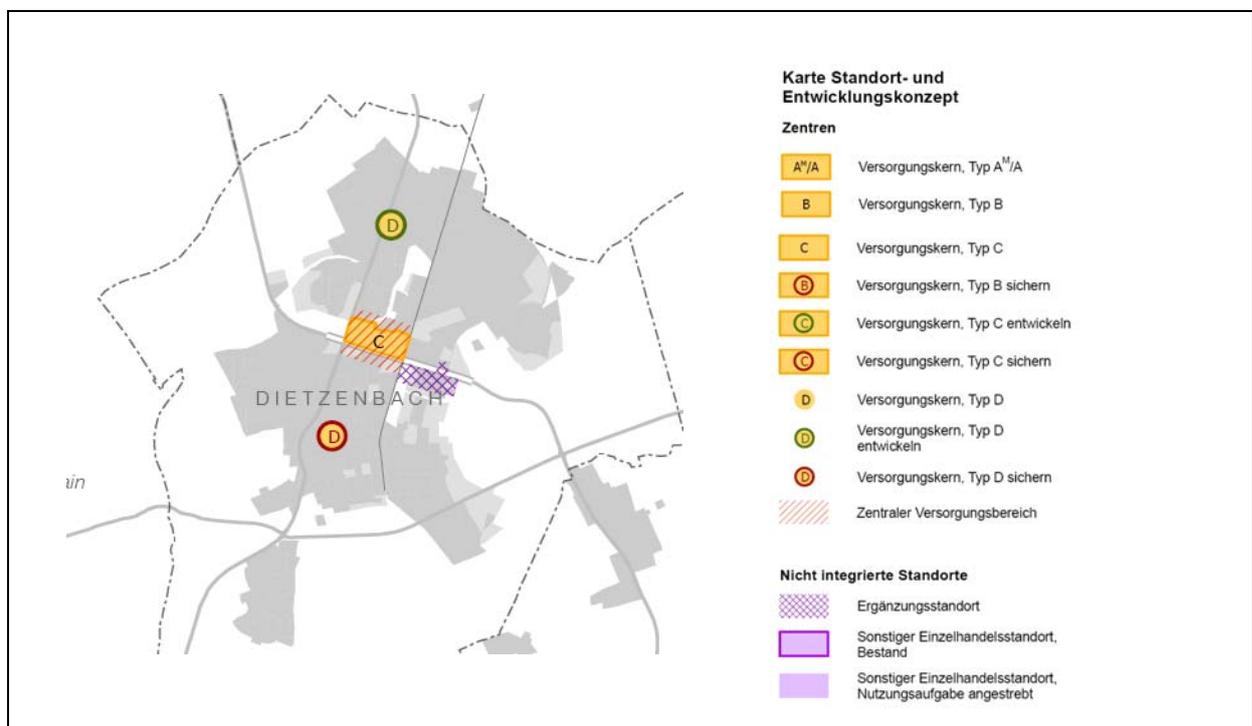
## 2. Übergeordnete Planungen

Für das Gebiet des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main wird derzeit ein **Regionaler Flächennutzungsplan** erarbeitet, der die Ebenen der Regionalplanung und der Flächennutzungsplanung zusammenführt. Der Vorentwurf des RegFNP stellt gemischte Baufläche dar.

Der Entwurf des **regionalen Einzelhandelskonzeptes** des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main qualifiziert den Bereich nördlich entlang der Velizystraße zwischen S-Bahn und Hauptstraße als „Versorgungskern“ und „Zentraler Versorgungsbereich“.

Die Darstellungen des REHK<sub>E-2007</sub> sollen vorbehaltlich der entsprechenden Beschlussfassung durch die Verbandskammer in den Entwurf des RegFNP Eingang finden.

Ausschnitt aus der Zielkarte des REHK<sub>E-2007</sub>



Nach dem REHK<sub>E-2007</sub> sind im Versorgungskern alle Einzelhandelsvorhaben zulässig:

Der in der Zielkarte flächig dargestellte Versorgungskern ist Teil eines zentralen Versorgungsbereiches. Es handelt sich um die Innenstadt, das Stadt-/Ortszentrum oder den Siedlungskern mit den Hauptgeschäftsstraßen/Fußgängerzonen, also den vorhandenen Einzelhandelsbestand in integrierter Lage. Hier konzentrieren sich außerdem die öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen räumlich. Zum Schutz dieser integrierten Lagen dürfen von Einzelhandelsvorhaben an anderer Stelle keine schädlichen Auswirkungen auf den Versorgungskern ausgehen.

Der zentrale Versorgungsbereich wird wie folgt definiert:

Im Versorgungskern sind alle Einzelhandelsvorhaben zulässig. Ein zentraler Versorgungsbereich ist ein zusammenhängender, städtebaulich gewachsener Siedlungsbereich, in dem neben dem Einzelhandel auch weitere zentralörtliche Funktionen konzentriert sind. Regional bedeutsame großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten sind daher nur in den abgegrenzten zentralen Versorgungsbereichen zulässig.

In der Zielkarte diagonal schraffiert dargestellte zentrale Versorgungsbereiche beschreiben die zukünftige Entwicklung von Zentren. Zentrale Versorgungsbereiche wurden für die vorhandenen A, B und C-Zentren definiert. In der Regel überlagert ein zentraler Versorgungsbereich den Versorgungskern eines Zentrums. In folgenden Fällen geht ein zentraler Versorgungsbereich über den Versorgungskern hinaus:

- die Verbindung zweier bestehender Versorgungskerne ist perspektivisch erwünscht,
- einem bestehenden Versorgungskern sollen städtebauliche Erweiterungsoptionen zugeordnet werden,
- ein neuer zentraler Versorgungsbereich soll geschaffen werden, ohne dass ein Versorgungskern mit Einzelhandelsbestand existiert.

Eines der wesentlichen Ziele des REHK ist die Sicherung der wohnungsnahen Versorgung, wie sie auch vorliegend im Mittelpunkt der Planung steht. Der Versorgungskern, innerhalb dessen auch das Baufeld C liegt, ist im REHK<sub>E-2007</sub> als C-Zentrum dargestellt. Es handelt sich hierbei um die Innenstädte von Mittelzentren, die über die grundzentrale Versorgung hinaus z.T. die Versorgung im gehobenen Bedarf sicherstellen und für die folgende Kennwerte gelten:

Einzugsbereich:	Mittelzentrum oder Stadtteil eines Oberzentrums mit ca. 20 bis 50 Tsd. Einwohnern
Sortimente:	Täglicher und mittelfristiger Bedarf, breites Angebot an Lebensmitteln und Non-Food
Magnetbetriebe:	Lebensmittel-Vollversorger
Verkehrliche Anbindung:	Haltepunkte des ÖPNV

Das Planvorhaben mit einem Lebensmittel-Vollsortimenter, einem Lebensmittel-Discounter und einem Drogerie-Fachmarkt im unmittelbaren Anschluss an den S-Bahn-Haltepunkt Dietzenbach-Mitte und den ZOB und in fußläufiger Erreichbarkeit jüngerer Wohngebiete mit hoher Bevölkerungsdichte sowohl im Norden wie auch im Süden des Planstandortes erfüllen die Zielvorgaben des REHK.

Da der RegFNP das Stadium der Planreife noch nicht erreicht hat - die Öffentlichkeitsbeteiligung § 3 Abs. 2 BauGB wird voraussichtlich im Spätsommer 2009 erfolgen - sind für den Bebauungsplan „Stadtmitte - Am S-Bahn-Haltepunkt“ aber noch der aktuelle Regionalplan Südhessen und der gültige Flächennutzungsplan maßgeblich.

## 2.1. Ziele der Raumordnung

Der Regionalplan Südhessen weist Dietzenbach als Mittelzentrum im Verdichtungsraum aus; innerhalb der Mittelzentren sind großflächige Einzelhandelsvorhaben grundsätzlich zulässig. Die Plankarte des RPS orientiert sich mit ihren Darstellungen an der durch die S-Bahn vorgegebenen Zäsur: Östlich sind im Wesentlichen Bereiche für Industrie und Gewerbe, westlich Siedlungsbereiche dargestellt. Der Planstandort ist westlich.

### 2.4.1-3 (Z)

Die bauleitplanerische Ausweisung von Wohn- und gemischten Bauflächen sowie dazugehörigen kleineren gewerblichen und Sonderbauflächen hat innerhalb der in der Karte ausgewiesenen „Siedlungsbereiche, Bestand und Zuwachs“ stattzufinden (...).

Insoweit sind hier die Ziele der Raumordnung gewahrt.

## 2.2. Vorbereitende Bauleitplanung

Der wirksame Flächennutzungsplan des PVFRM für die Stadt Dietzenbach stellt gemischte Baufläche dar und lässt mithin die Fortschreibung des rechtskräftigen Bebauungsplanes unter Beibehaltung der bisherigen Art der baulichen Nutzung - Kerngebiet - zu.

## 3. Städtebaulicher Entwurf

Der städtebauliche Entwurf sieht vor, dass das dreifach gegliederte Ensemble mit seiner Rückseite parallel zur S-Bahn angeordnet wird. Die repräsentative Vorderseite blickt in Richtung Kreishaus und, pointiert durch einen Gebäuderücksprung, welcher Raum für einen Vorplatz zur Außenbestuhlung schafft, auch in Richtung Masayaplatz und den Grünzug zum Rathaus.

Die folgenden Karten - alle BHS-Architekten – geben einen Eindruck von städtebaulichen Entwurf, geringfügige Änderungen sind insoweit vorbehalten.

Städtebaulicher Gestaltungsplan (ohne Maßstab)



Das geschwungene Dach der beiden Lebensmittelmärkte steigt nach Norden hin zunächst wellenförmig an, um anschließend abgestuft zu werden, so dass der geplante Drogeriefachmarkt höhenmäßig unter dem auskragenden Obergeschoss der Mobilitätszentrale zu liegen kommt. Die im oberen Bild sichtbare Dachfläche soll der Solarnutzung dienen, das im unteren Bild erkennbare Dach des Drogeriefachmarktes wird dauerhaft begrünt.



Die Gebäude sollen, soweit dies die Nutzung zulässt, offen und transparent gestaltet werden. Geplant ist ein hierauf abgestimmtes Lichtkonzept, um sich auch im Winterhalbjahr einladend darstellen zu können und Angsträume zu vermeiden.

Das untere Bild beinhaltet den Blick aus Richtung Masayaplatz. Im Vordergrund erkennbar ist der überdachte Zugang bis an die Grundstücksgrenze, so dass der nichtmotorisierte Kunde trockenen Fußes die Eingänge und die Fahrradständer erreichen kann.

#### 4. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst das sog. Baufeld C, das sich z. Zt. als Grünfläche ohne Nutzung darstellt und rechtskräftig als Kerngebiet bzw. Verkehrsfläche und Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Parkdeck, Parkhaus) ausgewiesen ist. Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ergibt sich aus dem Planvorhaben und den benachbarten Nutzungen bzw. Ausweisungen:

##### **Norden**

Im Norden grenzen die ebenfalls als Kerngebiet ausgewiesenen Baufelder D und E an. Auf Baufeld D wurde die Mobilitätszentrale, ein 2-geschossiger im Obergeschoss auskragender Funktionsbau errichtet. Östlich der Mobilitätszentrale befindet sich der S-Bahn-Haltepunkt Dietzenbach-Mitte, westlich liegt der zentrale Omnibusbahnhof. An den ZOB wiederum schließt das Baufeld E an, das zwar als Kerngebiet ausgewiesen ist und mit bis zu 3 bzw. 4 Geschossen bebaut werden darf, für das bisher allerdings keine Nutzung gefunden werden konnte, so dass auch keine Aussage zu einer möglichen Überplanung und Fortschreibung der bisher geltenden Festsetzungen gemacht werden kann. Im Anschluss hieran folgt die als Mischgebiet ausgewiesene Bebauung mit Ladengeschäften und Dienstleistungen im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen des Masaya-Platzes und des Theodor-Heuss-Ringes.

##### **Osten**

Auf die das Plangebiet begrenzende S-Bahn folgt großräumig Industriegebiet, ausgewiesen in dem Bebauungsplan Nr. 24 der damaligen Gemeinde Dietzenbach im Jahre 1970.

##### **Süden**

Hier grenzt die Velizystraße, Ortsdurchfahrt im Zuge der B459, an. Südlich der Velizystraße weist der Bebauungsplan Nr. 49 „Nördlich des Starkenburgringes zwischen der Offenbacher Straße, Velizystraße und Bahn“ aus dem Jahre 1985 Allgemeines Wohngebiet mit einer 4-5geschossigen Blockrandbebauung aus. Der Bebauungsplan ist in dem Teilbereich entlang der Velizystraße bisher nicht vollzogen.

##### **Westen**

Westlich des Theodor-Heuss-Ringes folgt das auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 51/4 „Stadtmitte am Rathaus - Rakovnik-Passage“ aus dem Jahr 2001 errichtete Kreishaus, an das sich der Grünzug zum Rathaus und der Geschosswohnungsbau Werner-Hilpert-Straße u.a. anschließen.

Die das Baufeld C umgebenden Straßenverkehrsflächen werden soweit in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 51/3 „Stadtzentrum - Am S-Bahn-Haltepunkt“ einbezogen, wie diese zur Sicherung der Erschließung des Planvorhabens ganz oder tlw. umzubauen sind.

Im Umgriff des räumlichen Geltungsbereiches liegt eine Fläche von insgesamt 2,25 ha. Hiervon entfallen auf das Kerngebiet 1,45 ha.

Impressionen aus dem Plangebiet



ZOB, im Hintergrund das Kreishaus



Theodor-Heuss-Ring mit Parken am Kreishaus



Blick von der Velizystraße i.R. Planstandort



Fußweg entlang der S-Bahn mit Mobilitätszentrale



Zufahrt ZOB und Planstandort



Theodor-Heuss-Ring in Höhe gepl. KVP

## 5. Festsetzungen

Zur Sicherung der angestrebten städtebaulich geordneten Entwicklung sind in Ausführung des § 1 Abs. 3 BauGB die im Folgenden erläuterten zeichnerischen und textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

### 5.1. Art der baulichen Nutzung

Der rechtskräftige Bebauungsplan weist ein Kerngebiet aus und setzt fest:

In dem mit MK<sup>2</sup> gekennzeichneten Kerngebiet sind die Nutzung gem. § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO (sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe) und § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO (Tankstellen) ausgeschlossen. Wohnungen sind ab einschl. dem 2. Obergeschoss zulässig. Die Ausnahmen gem. § 7 Abs. 3 BauNVO sind unzulässig. Gemäß § 1 Abs. 5 i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO sind Spielhallen, Sex-Kinos, Video-Peepshows u.ä. Vergnügungsstätten nicht zulässig. (Bebauungsplan 51, Festsetzung 1.2 und 1.3)

An der Ausweisung als Kerngebiet wird grundsätzlich festgehalten. Kerngebiete nach § 7 der Baunutzungsverordnung dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.

Allgemein zulässig sind:

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
5. Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen,
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
7. sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Tankstellen, die nicht unter Nr. 5 fallen,
2. Wohnungen, die nicht unter Nr. 6 und 7 fallen.

Für Teile eines Kerngebiets kann, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen (§ 9 Abs. 3 des Baugesetzbuchs), festgesetzt werden, dass

1. oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder
2. in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschoßfläche oder eine bestimmte Größe der Geschoßfläche für Wohnungen zu verwenden ist.

Dies gilt auch, wenn durch solche Festsetzungen dieser Teil des Kerngebiets nicht vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dient.

Den bisherigen Festsetzungen folgend werden sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe und Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Mit dem Wegfall des vormals geplanten Parkhauses entfällt das Regelungserfordernis für Tankstellen. Die bisher ab dem 2. Obergeschoss zulässigen Wohnungen werden ausgeschlossen.

## 5.2. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch Grund- und Geschossflächenzahlen bestimmt, die angeben, wie viel qm Grund- bzw. Geschossfläche je qm Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind. Hinzu kommen die Zahl der zulässigen Vollgeschosse und die Gebäudehöhe.

### Grundflächenzahlen

Die bisher für das Baufeld C geltende Grundflächenzahl von  $GRZ = 0,6$  wird unverändert übernommen.

Sie darf durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, untergeordneten Nebenanlagen im Sinne § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberkante, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Grundflächenzahl von  $GRZ = 0,8$  überschritten werden. Aufgrund des begrenzten Flächenkontingents kann die Einhaltung dieser sog. Kapazitätsgrenze des § 19 Abs. 4 BauNVO aber zu ungewollten Einschränkungen führen, so dass hier die Anhebung auf eine Gesamtgrundflächenzahl von  $GRZ = 0,9$  vorgenommen wird. Für die Zulässigkeit der Anhebung spricht, dass landschaftspflegerische Belange nicht entgegenstehen und die Begrünungsmaßnahmen sowie die teilräumlich explizit festgesetzte Dachbegrünung die mit der zusätzlichen Flächenbefestigung einhergehenden Eingriffe weitgehend auszugleichen vermögen.

### Geschossflächen- und Baumassenzahl

Die Geschossflächenzahl beträgt bisher  $GFZ = 2,2$ , wobei die Flächen von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen mitzurechnen sind. Die Festsetzung korreliert mit der vormals geplanten 4- bzw. 5-geschossigen Bebauung. Da an dieser massiven Bebauung nicht mehr festgehalten wird und die geplante Nutzung funktionsbedingt ein eingeschossiges Ensemble voraussetzt, wird die Geschossflächenzahl - auch zur Vermeidung widerstreitender Festsetzungen - auf  $GFZ = 0,6$  zurückgenommen. Auf die Anrechnung der Flächen von Aufenthaltsräumen in Geschossen, die keine Vollgeschosse i.S. der Landesbauordnung sind und die zu ihnen gehörenden Treppenträume und Umfassungswände wird verzichtet, so dass Sozial- und Verwaltungsräume auch in einem möglichen Dachgeschoss untergebracht werden können.

### Vollgeschosse und Gebäudeoberkante

Der Bebauungsplan sieht für das Baufeld C bisher zwingend eine 4- bis 5-geschossige Bebauung vor. Die Bezugnahme auf den Vollgeschoss-Begriff ist bei geschossgebundenen Nutzungen (Wohnen, Büro) ausreichend. Die Hessische Bauordnung HBO<sub>2002</sub> definiert den Vollgeschossbegriff wie folgt:

Geschosse sind oberirdische Geschosse, wenn ihre Deckenoberkanten im Mittel mehr als 1,4 m über die Geländeoberfläche hinausragen, sonst sind sie Kellergeschosse. Vollgeschosse sind oberirdische Geschosse, die eine Höhe von mind. 2,3 m haben. Ein gegenüber mind. 1 Außenwand des Gebäudes zurückgesetztes oberstes Geschoss (Staffelgeschoss) und ein Geschoss mit mind. 1 geneigten Dachfläche ist ein Vollgeschoss, wenn es diese Höhe über mehr als  $\frac{3}{4}$  der Bruttogrundfläche des darunterliegenden Geschosses hat. Die Höhe der Geschosse wird von Oberkante Rohfußboden bis Oberkante Rohfußboden der darüberliegenden Decke, bei Geschossen mit Dachflächen bis Oberkante Dachhaut gemessen. Untergeordnete Aufbauten über Dach und untergeordnete Unterkellerungen zur Unterbringung von maschinentechnischen Anlagen für die Gebäude sind keine Vollgeschosse. Dachgeschosse sind Geschosse mit mind. 1 geneigten Dachfläche.

Bei Nutzungen mit höheren Räumen empfiehlt sich ergänzend eine absolute Höhenbegrenzung. Vorliegend wird daher die Zahl der Vollgeschosse auf  $Z = 1$  begrenzt und zudem festgesetzt, dass die Gebäudeoberkante nicht mehr als 12 m über dem angegebenen Bezugspunkt betragen darf.

### 5.3. Bauweise und Baugrenzen

Eine Bauweise wird nicht festgesetzt. Diese ergibt sich abschließend aus der ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksfläche in Verbindung mit den Abstandsbestimmungen der Hessischen Bauordnung.

Die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt ausschließlich mittels Baugrenzen, bis an die gebaut werden darf. Ihr Verlauf folgt der bisher vorliegenden Gestaltungsplanung als Flächen für Nebenanlagen, aufgenommen werden bahnseitig die Ladezone und parkplatzseitig ein Vordach mit Verlängerung in Richtung ZOB, um gerade auch Kunden, die den öffentlichen Verkehr benutzen, witterungsunabhängig einen trockenen Zugang zu ermöglichen.

### 6. Verkehrserschließung

Die verkehrliche Erschließung des geplanten Nahversorgungszentrums erfolgt über die vom Theodor-Heuss-Ring abzweigende Zufahrt zum ZOB.

Der Theodor-Heuss-Ring ist zweistreifig ausgebildet. Auf der Westseite wurde vor dem Kreishaus ein Parkstreifen mit Senkrechtaufstellung eingerichtet; das Ein- und Ausparken führt aber zu Behinderungen des Zu- und Abflusses in der Knotenpunktzufahrt Theodor-Heuss-Ring am Knotenpunkt Velizystraße/Theodor-Heuss-Ring/Idsteiner Straße. Hiervon betroffen sind sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch die den ZOB bedienenden Stadt- und Regionalbusse.

Dennoch wurde im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung<sup>1</sup> die Möglichkeit der unmittelbaren Anbindung des Planvorhabens an den Theodor-Heuss-Ring untersucht, im Ergebnis aber nicht empfohlen, da die Anbindung die Anlage von 3 Teilknotenpunkten in kurzer Abfolge voraussetzen würde. Aufgrund der kurzen Abstände zwischen den Teilknotenpunkten ist eine eindeutige und übersichtliche Verkehrsführung nicht darstellbar, so dass weitergehende Behinderungen des fließenden Verkehrs im Theodor-Heuss-Ring nicht ausgeschlossen werden können.

Als Alternative verbleibt einzig die Verkehrserschließung über die Zufahrt zum ZOB. Die Planung stellt sich wie folgt dar:

#### Motorisierter Individualverkehr

Der Theodor-Heuss-Ring erhält ab Höhe Anbindung Kreishaus eine 3. Aufstellspur, um den Stauraum vor der Einmündung in die Velizystraße zu vergrößern.<sup>2</sup>

Zur Vermeidung von Behinderungen durch ein- und ausparkende Fahrzeuge am Parkstreifen vor dem Kreishaus wird über die gesamte Abschnittslänge des Theodor-Heuss-Rings von der Velizystraße zur Zufahrt ZOB ein Fahrbahnteiler eingezogen und baulich so gestaltet, dass er auch von Geländewagen und Fußgängern nicht überwunden werden kann.

Am Abzweig der Zufahrt zum ZOB wird ein Kreisverkehrsplatz eingerichtet. Unmittelbar an dessen Ausfahrt wird rechts neben der Zufahrt zum ZOB eine Ausfahrspur errichtet, um den Zielverkehr zu dem Nahversorgungszentrum frühzeitig von dem Busverkehr abzutrennen.

Diese Zufahrt dient auch der Lkw-Andienung, die im Weiteren das Ensemble umfahren; die Ladezonen sind auf der Bahnseite vorgesehen. Die Ausfahrt des Andienverkehrs erfolgt vor der Mobilitätszentrale wiederum in Richtung Kreisverkehrsplatz, wobei der Schleppkurvennachweis zeigt, dass auch der auskragende Teil der Mobilitätszentrale nicht unterfahren werden braucht.

Der Pkw-Kunde nutzt ebenfalls die beschriebene Zufahrt, er fährt aber auch wieder vor dem ZOB in Richtung Kreisverkehrsplatz aus.

<sup>1</sup> Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt: Sachstandsbericht 04.06.2008

<sup>2</sup> Das Regierungspräsidium Darmstadt weist in seiner Stellungnahme vom 30.10.2008 darauf hin, dass bei den Straßenbaumaßnahmen die Regelungen der RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) in der aktuellen Fassung einzuhalten sind.

Sowohl bei der Anordnung der Gebäude als auch der Parkplatzreihen wurde darauf Wert gelegt, eine lange durchgehende Aufstellfläche mit freiem Blick auf den ZOB zu erhalten, um den Vorrang des ÖV in der Bedienung des ZOB gewährleisten zu können.

### **Öffentlicher Verkehr**

Der ZOB stellt die Schnittstelle zwischen der S-Bahn und mehreren Stadt- bzw. Regionalbuslinien dar. Genannt seien die Linien

OF 56 Hexenberg - Steinberg

OF 57 Steinberg - Bahnhof Dietzenbach

OF 59 Rödermark - Dietzenbach - Neu-Isenburg

OF 99 Seligenstadt - Dietzenbach - Langen.

Insbesondere die Buslinien OF 95 und OF 99 sind nach Angaben der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH<sup>3</sup> bereits relativ verspätungsanfällig. Um weitere Einschränkungen in der Bedienungsqualität zu vermeiden, ist die vorgestellte Ausbauplanung bemüht, die Verkehre auf dem Theodor-Heuss-Ring, der Ziel- und Quellverkehr zu den Planvorhaben und den Busverkehr, soweit dies die räumlichen Gegebenheiten zulassen, zu trennen.

Der Kundenparkplatz wird außerhalb der Öffnungszeiten durch eine Tor- bzw. Schrankenanlage geschlossen, um einer Nutzung durch unbefugte Fahrzeuge vorzubeugen. Eine weitergehende Bewirtschaftung ist zwar nicht vorgesehen, kann aufgrund der defizitären Stellplatzsituation am gegenüberliegenden Kreishaus aber nicht ausgeschlossen werden. In diesem Fall kommt der Ausfädelspur auch eine Funktion als Aufstellfläche zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Busverkehrs zu, falls die Zufahrt zu dem Kundenparkplatz mit Parkscheinautomat und fahrzeugweise öffnender Schranke versehen werden muss.

### **Nichtmotorisierter Verkehr (Fußgänger und Radfahrer)**

An der Zufahrt zum ZOB wird auf der Südseite ein Gehweg gebaut, der Kreisverkehrsplatz erhält im Theodor-Heuss-Ring zwei und an der Zufahrt zum ZOB einen dritten Überweg („Zebrastreifen“). Die beiden Überwege im Theodor-Heuss-Ring nutzen zudem die hier vorgesehenen Fahrbahnteiler, so dass beim Queren jeweils nur eine Fahrtrichtung zu beobachten ist. Der Fahrbahnteiler wird zudem so breit ausgeführt, dass auch Radfahrer die beiden Fahrbahnen nacheinander queren können.

Auch zu dem Kundenparkplatz des Planvorhabens wird ein Überweg eingerichtet, um den Vorrang der Fußwegebeziehung vom Kreishaus zur S-Bahn hervorzuheben und zu sichern.

Um die Funktion des Nahversorgers im Sinne der fußläufigen Erreichbarkeit zu unterstreichen, setzt der Bebauungsplan ferner Zugänge im Bereich des Kreisverkehrsplatzes, des S-Bahn begleitenden Gehweges in Höhe der Überführung Velizystraße und über eine noch zu bauende Treppe aus dem Knotenpunkt Theodor-Heuss-Ring/Velizystraße/Idsteiner Straße fest.

Die Wege entlang der Velizystraße, der S-Bahn, des Theodor-Heuss-Ringes usw. können ebenso wie die aufgezählten Eingänge grundsätzlich auch von Radfahrern genutzt werden.

Ergänzend zu den Regelungstatbeständen des Bebauungsplanes sind verkehrslenkende Maßnahmen, wie z.B. Beschilderungen oder auch eine Anpassung der Phasenschaltung der Lichtsignalanlage im letztgenannten Knotenpunkt vorgesehen. Hierzu ist allerdings auf den Vollzug des Bebauungsplanes zu verweisen, da der abschließende Katalog zulässiger Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB für solche Vorgaben keine Anlaufstelle bietet.

---

<sup>3</sup> Schreiben an den Magistrat der Stadt Dietzenbach vom 23.05.2008

## 7. Belange des Immissionsschutzes

### 7.1. Schallschutz

Die in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB ebenfalls zu berücksichtigenden Belange des Immissionsschutzes sind vorliegend in 2 Richtungen beachtlich: zum einen tritt die geplante Nutzung als zumindest potenzieller Emittent auf, zum anderen sind in einem Kerngebiet aber auch schutzwürdige Nutzungen zulässig.

Die Ergebnisse der vorbereitenden Lärminderungsplanung des PVFRM lassen ebenso wie der 2. Zwischenbericht der Lärminderungsplanung Dietzenbach für den Bereich Offenbacher Straße/Velizystraße aus dem Jahr 2006<sup>4</sup> die Empfehlung zu, in dem Kerngebiet schutzbedürftige Nutzungen, angesprochen ist hier insbesondere Wohnen, auszuschließen. Dem wurde entsprochen. Damit ist das Kerngebiet nur noch als potenzieller Emittent abwägungsrelevant.

Entsprechend dem insoweit verfestigten Planungsstand kann der Bebauungsplan in seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen an den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan angenähert werden. Hierdurch lässt sich das planinduzierte Verkehrsaufkommen, der wesentliche Emittent, auf der Grundlage von Heft 42/2000 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung „Integrati-on von Verkehrsplanung und räumlicher Planung“ und der Lage im Raum wie folgt abschätzen:

#### **Eingangsdaten Vollsortimenter (Lebensmittelabteilung - Annahme 1.600 qm Verkaufsfläche)**

Supermarkt über 800 qm VK	1,00 bis 1,20 Kunden/qm VK
Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV	60 %
Pkw-Besetzungsgrad	1,2 bis 1,4 Personen

#### **Eingangsdaten Vollsortimenter (Getränkeabteilung - Annahme 600 qm Vk)**

Getränkemarkt	0,65 bis 0,75 Kunden/qm VK
Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV	80 %
Pkw-Besetzungsgrad	1,2 bis 1,4 Personen

#### **Eingangsdaten Lebensmittel-Discounter (Annahme 1.200 qm Vk)**

Discounter	1,30 bis 1,70 Kunden/qm VK
Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV	60 %
Pkw-Besetzungsgrad	1,2 bis 1,4 Personen

#### **Eingangsdaten Drogeriefachmarkt (Annahme 600 qm Vk)**

Analog der Kategorie „Shops im Verbrauchermarkt“	0,45 bis 0,55 Kunden/qm VK
Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV	60 %
Pkw-Besetzungsgrad	1,2 bis 1,4 Personen

Hieraus errechnet sich für das Nahversorgungszentrum ein tägliches Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von aufgerundet 1.700 bis 2.450 Pkw. Diese Werte beinhalten allerdings deutliche Sicherheitspuffer, denn Verbund- und Mitnahmeeffekte werden das zu erwartende vorhabeninduzierte Verkehrsaufkommen reduzieren.

Verbundeffekte entstehen immer dann, wenn mehrere räumlich zusammenliegende Einzelhandelseinrichtungen benachbart angeordnet sind. So wird z.B. ein Teil der Kunden, die den Vollsortimenter besuchen, auch gleichzeitig Drogerieartikel kaufen und umgekehrt. Der Verbundeffekt wird in der genannten Publikation mit 10 bis 30 % angegeben. Unter der Annahme, dass nur 20 % der Kunden des

<sup>4</sup> Planungsgemeinschaft Theine, Hannover in Zusammenarbeit mit dem IB Lober, Penzlin

Getränkemarktes zuvor den Supermarkt besucht haben, reduziert sich das erwartende Ziel- und Quellverkehrsaufkommen in der Summe auf 1.360 bis 1.960 Pkw.

Bei dem Mitnahmeeffekt wird gewürdigt, dass es sich bei den Fahrten zu neuen Einzelhandelseinrichtungen in der Regel nicht ausschließlich um Neuverkehre handelt. Ein Teil der Kunden befindet sich auf der Fahrt zu einem räumlich an anderer Stelle gelegenen Ziel. So ist auch vorliegend davon auszugehen, dass es sich bei einem Teil der Kunden um Besucher des Kreishauses sowie Arbeits- und Ausbildungspendler auf dem Nachhauseweg handeln wird, die ihren Einkauf als Zwischenstopp tätigen. Dieser Anteil kann in Abhängigkeit der Lage des Standortes und der Güte der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz mit 5 bis 35 % angenommen werden. In Einzelfällen sind lt. der genannten Publikation bis zu 50 % möglich. Die verkehrsgünstige Lage an der Bundesstraße und der Einfahrt in größere Wohngebiete lassen einen eher am oberen Wert der Bandbreite liegenden Anteil erwarten. Unterstellt, dass 30 % der Kunden den Mitnahmeeffekt nutzen, reduziert sich das planinduzierte Ziel- und Quellverkehrsaufkommen auf 1.000 bis 1.400 Pkw pro Werktag. Hinzu kommt der Andienverkehr.

Für die Erörterung der Belange des Immissionsschutzes kann auf eine bereits 2003 für die Baufelder C und E durchgeführte Untersuchung Bezug genommen werden<sup>5</sup>:

Die Stadt Dietzenbach plant die Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes 51/1 „Nördlich der Velizystraße zwischen Theodor-Heuss-Ring und Bahn“. Im Bericht wird zwischen Planungsraum und Untersuchungsraum unterschieden. Der Planungsraum umfasst den Bebauungsplanbereich. Der Untersuchungsraum umfasst den Planungsraum selbst und dessen maßgeblichen verkehrlichen und immissionsschutzrelevanten Einflussbereich. Das Bebauungsplangebiet (Planungsraum) wird durch die Velizystraße (B459) im Süden, den Theodor-Heuss-Ring im Westen bzw. Norden sowie die S-Bahnlinie im Osten begrenzt. Das Bebauungsplangebiet liegt im Lärmeinwirkungsbereich der o.g. Straßen bzw. der S-Bahnlinie. Im Bebauungsplangebiet ist die Ansiedlung eines zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB), eines Hotels sowie eines Toom-Marktes geplant. Derzeit wird eine Mobilitätszentrale gebaut. Nördlich des Bebauungsplangebietes sind Mischgebiete (MI) mit einem hohen Anteil an Wohnbebauung angesiedelt. Südlich im Anschluss an die Velizystraße liegen Brachflächen, die ebenfalls als MI ausgewiesen sind. Mit der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung sollen geklärt werden,

1. mit welchen Lärmimmissionen durch den prognostizierten Verkehrslärm (ZOB und Geplantes Straßennetz) bzw. Gewerbelärm (Toom-Markt, Hotel) im Bebauungsplangebiet an der nördlichen anschließenden Wohnbebauung, der südlichen Brachfläche sowie dem Kreishaus zu rechnen ist,
2. mit welchen Lärmimmissionen durch den Verkehr auf den umliegenden Straßen bzw. der S-Bahnlinie, den Verkehr der Erschließungsstraßen der Plangebietes sowie die geplante Gewerbenutzung innerhalb des Plangebietes zu rechnen ist,
3. ggf. welche Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster, Festlegung der Schallschutzklassen) zum Schutz des außerhalb des Gebietes liegenden Nutzungen (nördlich anschließende Wohnbebauung, südliche Brachfläche, Kreishaus) bzw. zum Schutz der Nutzungen im gebiet (z.B. Hotel) vor erhöhten Geräuscheinwirkungen zu treffen sind.

Bei dem in der Untersuchung angesprochenen Toom-Markt handelt es sich um ein SB-Warenhaus, dass nach der Begriffsdefinition des EHI Retail Institutes Köln eine Mindestverkaufsfläche von 5.000 qm aufweist<sup>6</sup> und damit folgenden Ziel- und Quellverkehr erzeugt hätte:

<sup>5</sup> Mörgenthaler Ingenieure Planungsgesellschaft mbH, Öhringen

<sup>6</sup> Handel aktuell 2008/2009, S. 398

**Eingangsdaten (5.000 qm Verkaufsfläche)**

SB-Warenhaus	0,50 bis 0,60 Kunden/qm VK
Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV	85 % <sup>7</sup>
Pkw-Besetzungsgrad	1,3 bis 1,6 Personen

Hieraus errechnet sich eine Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von 1.350 bis 2.000 Kfz im Kundenverkehr. Der Verbundeffekt entfällt beim Einzelanbieter. Wird der Mitnahmeeffekt wie vor mit 30% angenommen, verbleibt eine Spanne von 950 bis 1.400 Fahrzeugen. Aufgrund der Korrespondenz mit dem für das Nahversorgungszentrum errechneten Verkehrsaufkommen im Umfang von 1.000 bis 1.400 Fahrzeugen, wird es als zulässig angesehen, hier auch auf die Ergebnisse der Untersuchung zu Baufeld C aus dem Jahr 2003 Bezug zu nehmen<sup>8</sup>.

Zunächst sind aber die Beurteilungsgrundlagen zu benennen. Nach DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, und der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV gelten die folgenden schalltechnischen Orientierungswerte bzw. Immissionsgrenzwerte an der bestehenden Bebauung:

Schalltechnische Orientierungswerte DIN 18005

Lärmquelle	Gebietsnutzung	Orientierungswert Tag (6.00-22.00) in dB(A)	Orientierungswert Nacht (22.00-6.00) in dB(A)
Verkehrslärm (Straße)	Mischgebiet	60	50
Gewerbelärm	Mischgebiet	60	45
Verkehrslärm (Straße)	Kerngebiet	65	55
Gewerbelärm	Kerngebiet	65	50

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV

Lärmquelle	Gebietsnutzung	Orientierungswert Tag (6.00-22.00) in dB(A)	Orientierungswert Nacht (22.00-6.00) in dB(A)
Verkehrslärm	Mischgebiet	64	54
Verkehrslärm	Kerngebiet	69	59

Die Untersuchung kommt hinsichtlich der Einhaltung der vorgenannten Orientierungs- bzw. Grenzwerte zu folgendem Schluss:

Für die Ermittlung des Verkehrslärms im Planungsraum werden die Emissionen des geplanten ZOB sowie die Anlieferfahrten auf öffentlichen Verkehrsflächen zum Baufeld C berücksichtigt. Durch den Verkehr des geplanten ZOB werden die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV an der an das Bebauungsplangebiet angrenzenden Bebauung nicht überschritten. Es kommt jedoch zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 von bis zu 2 dB(A) in der Nacht an der Bebauung entlang des Masaya-Platzes bzw. des Theodor-Heuss-Ringes. Innerhalb des Bebauungsplan-Gebietes (Baufeld C, E) kommt es nicht zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bzw. der Orientierungswerte für Kerngebiete (MK).

<sup>7</sup> Die Tabelle in Heft 42 benennt eine Spanne von 70-100 %.

<sup>8</sup> Die Untersuchung 2003 setzt das Lkw-Aufkommen des Baufeldes auf 30 Lkw/Tag fest, diese Zahl wird auch durch den Andienverkehr zu dem geplanten Nahversorgungszentrum nicht überschritten.

Zur Einhaltung der Orientierungswerte nachts wird die Festsetzung flächenbezogener Schallleistungspegel von 60 dB(A)/qm tags und 52 dB(A)/qm nachts empfohlen. Eine entsprechende Festsetzung zur Lärmkontingentierung ist in den vorliegenden Bebauungsplan übernommen worden.

Auch wenn die Untersuchung sich nicht unmittelbar auf das Planvorhaben übertragen lässt, so erzeugt das untersuchte SB-Warenhaus wie dargelegt doch vergleichbare Ziel- und Quellverkehrsanteile wie das nunmehr geplante Nahversorgungszentrum, wodurch sich die These rechtfertigt, dass durch die Festsetzung der in der Untersuchung 2003 empfohlenen Schallleistungspegel den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl beim Kreishaus als auch der Wohnnutzung im Mischgebiet am Masayaplatz ausreichend Rechnung getragen ist und die Belange des Immissionsschutzes insoweit gewahrt sind.

Der Nachweis, dass die festgesetzten Schallleistungspegel eingehalten werden, obliegt nun der weitergehenden Begutachtung, auf die bereits oben hingewiesen wurde.

Konkret vorhabenbezogen empfehlen schalltechnische Untersuchungen zu Einzelhandelsvorhaben regelmäßig, dass die Stellplatzzufahrten mit die Abrollgeräusche reduzierenden Materialien zu befestigen sind; auch diese Festsetzung ist bereits Bestand des Bebauungsplanes.

Im Zusammenhang mit den Belangen des Immissionsschutzes sind ferner die Themen Ladezone und Technische Ausstattung anzusprechend: Die Ladezonen befinden sich vorliegend auf der Bahnseite, an die wiederum Industriegebiet anschließt, so dass auch hier kein Bedarf für weitergehende Festsetzungen wie z.B. die Einhausung der Ladezonen ersichtlich ist. Hinsichtlich der Dämmung von Kühlaggregaten usw. muss der Bebauungsplan als Angebotsplanung ohnehin auf die nachfolgende Ebene der Baugenehmigung verweisen.

## 7.2. Schutz vor Lichtimmissionen

Auch Lichteinwirkungen gehören nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen. Durch die Verabschiedung einer "Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen" (Licht-Richtlinie) 1993 hat der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) erstmals ein System zur Beurteilung der Wirkungen von Lichtimmissionen auf den Menschen zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen veröffentlicht. Der Länderausschuss für Immissionsschutz hat 2000 ergänzende Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen formuliert<sup>9</sup>. Danach sind auch die Anlagen, die keiner besonderen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen - hierzu zählt auch das geplante Nahversorgungszentrum - , so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Licht verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Hinweise beinhalten Vorgaben zur einheitlichen Messung und Beurteilung der Wirkung von Lichtimmissionen für den Vollzug des BImSchG. Eine erhebliche Belästigung i.S. des BImSchG tritt in der Regel auf, wenn die angegebenen Immissionsrichtwerte überschritten werden. Die Erheblichkeit der Belästigung durch Lichtimmissionen hängt wesentlich von der Nutzung des Gebietes ab, auf das sie einwirken, sowie dem Zeitpunkt (Tageszeit) oder der Zeitdauer der Einwirkungen. Die Beurteilung orientiert sich nicht an einer mehr oder weniger empfindlichen individuellen Person, sondern an der Einstellung eines durchschnittlich empfindlichen Menschen. Von Bedeutung für die Beurteilung der

<sup>9</sup> Zugehörige Erlasse sind bis dato nur aus NRW und Brandenburg bekannt.

Lichtimmissionen von Anlagen ist die Schutzbedürftigkeit der Nutzungen in den diesen Anlagen benachbarten Gebieten. Bei der Zuordnung der für die Beurteilung maßgebenden Immissionsrichtwerte zu den Gebieten im Einwirkungsbereich der Anlage wird von der im Bebauungsplan festgesetzten Art der baulichen Nutzung ausgegangen.

Im Fokus steht die Aufhellung des Wohnbereiches, insbesondere des Schlafzimmers, aber auch des Wohnzimmers, der Terrasse oder des Balkons durch die in der Nachbarschaft vorhandene Beleuchtungsanlage, soweit sie zu einer eingeschränkten Nutzung dieser Wohnbereiche führt. Die Aufhellung wird durch die mittlere Beleuchtungsstärke  $E_F$  in der Fensterebene beschrieben.

Mess- und Beurteilungsgröße für die Raumaufhellung ist die gemessene mittlere Beleuchtungsstärke  $E_F$  am Immissionsort. Immissionsrichtwerte der mittleren Beleuchtungsstärke  $E_F$ , die von einer Beleuchtungsanlage in ihrer Nachbarschaft nicht überschritten werden sollen, sind in der folgenden Tabelle wiedergegeben:

Immissionsrichtwerte der mittleren Beleuchtungsstärke  $E_F$  in der Fensterebene von Wohnungen hervorgerufen von Beleuchtungsanlagen (ausgenommen öffentliche Straßenbeleuchtungsanlagen)<sup>10</sup>

	Immissionsort (Einwirkungsort) Gebietsart nach BauVO	Beleuchtungsstärke $E_F$ in lx	
		6.00-22.00 Uhr	22.00-6.00 Uhr
1	Kurgebiet	1	1
2	Reine Wohngebiete Allgemeine Wohngebiete Besondere Wohngebiete Kleinsiedlungsgebiete Erholungsgebiete	3	1
3	Dorfgebiete Mischgebiete	5	1
4	Kerngebiete Gewerbegebiete Industriegebiete	15	5

Quelle: Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen lt. Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 10. Mai 2000

Im Fokus des Immissionsschutzes steht vorliegend die Wohnnutzung im benachbarten Mischgebiet, daher wird im Bebauungsplan auf die Immissionsrichtwerte für Mischgebiet Bezug genommen und festgesetzt, dass beleuchtete Werbeanlagen nur eine Beleuchtungsstärke von tags 5 lx und nachts 1 lx aufweisen dürfen.

<sup>10</sup> Die Tabelle bezieht sich auf zeitlich konstantes und weißes oder annähernd weißes Licht (das Licht von Natriumdampf-Hochdrucklampen gilt noch als annähernd weiß), das mehrmals in der Woche jeweils länger als eine Stunde eingeschaltet ist.

## 7. Wasserwirtschaftliche Belange

Die folgenden Ausführungen geben Aufschluss über die Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Belange im Rahmen des Bauleitplanverfahrens.

### Wasserversorgung

Die Wasserversorgung erfolgt über das Ortsnetz, sie ist Bestand. Gegenüber dem bisherigen Bebauungsplan, der eine mehrgeschossige Bebauung unterschiedlicher Nutzung zulässt, reduziert sich der Trinkwasserbedarf bei dem geplanten Nahversorgungszentrum auf den Sozial- und Sanitärbereich für die Angestellten und Kunden der drei Verkaufsstellen. Ein besonderer Nachweis der Versorgungssicherheit ist somit entbehrlich.

Im Zusammenhang mit der Wasserversorgung ist die Möglichkeit der Substitution von Trink- durch Brauchwasser anzusprechen, für die unter Hinweis auf die folgende Fundstelle aber keine besondere Festsetzung notwendig ist:

#### § 42(3) HWG: Abwasser

Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser, soll von demjenigen, bei dem es anfällt, verwertet werden, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen. Niederschlagswasser soll darüber hinaus in geeigneten Fällen versickert werden.

Da § 42 HWG unmittelbar geltendes Recht darstellt und im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist, wobei der Begriff „soll“ dahingehend verstanden wird, dass nur bei nachweislich zu erwartenden Schwierigkeiten, d.h. bei atypischen Sonderfällen einschließlich fehlenden Verwertungsmöglichkeiten, von dem Vollzug Abstand genommen werden darf, wird es für zulässig angesehen, hier auf die Ebene der Baugenehmigungsverfahren verweisen zu dürfen.

Auch der Löschwasserbedarf wird abschließend erst im Baugenehmigungsverfahren festgelegt, sollte aus dem Leitungsnetz keine ausreichende Wassermenge zur Verfügung stehen, bietet sich auch der Bau einer mit Niederschlagswasser bewirtschafteten Zisterne an.

### Trinkwasserschutzgebiet

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in der Wasserschutzzone IIIA der Wassergewinnungsanlagen Hintermark, Paternhausen, Martinsweg, Jügesheim und Dietzenbach, es gelten die Verbote der Schutzgebietsverordnung 1985 (StAnz. 32, Seite 1548). Diese stehen dem Planvorhaben nicht entgegen:

#### In der Zone III B sind verboten:

- a) das Versenken von Abwasser einschließlich des von Straßen und Verkehrsflächen abfließenden Wassers, das Versenken oder Versickern von radioaktiven Stoffen,
- b) Betriebe, die radioaktive oder wassergefährdende Stoffe verwenden oder abstoßen (z. B. Ölraffinerien, Metallhütten, chemische Fabriken), wenn diese Stoffe nicht vollständig und sicher aus der Weiteren Schutzzone B des Wasserschutzgebietes hinausgebracht oder behandelt werden; Kernreaktoren,
- c) das Ablagern, Aufhalten oder Beseitigen durch Einbringen in den Untergrund von radioaktiven oder wassergefährdenden Stoffen (z. B. Giften, auswaschbaren beständigen Chemikalien, Öl, Teer, Phenolen, chemischen Mitteln für Pflanzenschutz, Aufwuchs- und Schädlingsbekämpfung sowie zur Wachstumsregelung, Rückstände von Erdölbohrungen,
- d) Fernleitungen für wassergefährdende Stoffe.

#### In der Zone III A sind verboten:

- a) die Abwasserregnung und Abwasserlandbehaltung,
- b) das Versenken und Versickern von radioaktiven Stoffen, Kühlwasser und Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Wassers, die Untergrundverrieselung, Sandfiltergräben und Abwassergruben,
- c) Abwasserreinigungsanlagen (Kläranlagen),

- d) das Entleeren von Wagen der Fäkalienabfuhr,
- e) das offene Lagern und Anwenden boden- oder wasserschädigender chemischer Pflanzenschutz-, Aufwuchsbekämpfung-, Schädlingsbekämpfung- und Wachstumsregelungsmittel,
- f) das Lagern radioaktiver oder wassergefährdender Stoffe, ausgenommen das Lagern von Heizöl für den Hausgebrauch und Dieselöl für den land- und forstwirtschaftlichen Betrieb, wenn die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen für Bau, Antransport, Füllung, Lagerung und Betrieb getroffen und eingehalten werden,
- g) Umschlags- und Vertriebsstellen für wassergefährdende und radioaktive Stoffe,
- h) das Verwenden von wassergefährdenden auswasch- oder auslaugbaren Materialien zum Straßen-, Wege- und Wasserbau (z. B. Teer, manche Bitumina und Schlacken),
- i) Wohnsiedlungen, Krankenhäuser, Heilstätten und Gewerbebetriebe, wenn das Abwasser nicht vollständig und sicher aus der Weiteren Schutzzone hinausgeleitet wird,
- j) Abfall-, Müll-, Schuttkippen und –deponien, Lagerplätze für Autowracks und Kraffahrzeugschrott,
- k) das Neuanlegen von Friedhöfen,
- l) Start-, Lande- und Sicherheitsflächen sowie Anflugsektoren und Notabwurfplätze des Luftverkehrs,
- m) Manöver und Übungen von Streitkräften und anderen Organisationen, wenn keine ausreichenden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers getroffen und eingehalten werden,
- n) Militärische Anlagen,
- o) die Massentierhaltung,
- p) das Herstellen von Bohrungen und Erdaufschlüssen mit wesentlicher Minderung der Grundwasserüberdeckung, sofern nicht fachbehördlich festgestellt worden ist, dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist,
- q) Bohrungen zum Aufsuchen oder Gewinnen von Erdöl, Erdgas, Kohlensäure, Mineralwasser, Salz, radioaktiven Stoffen und zum Herstellen von Kavernen.

### **Bodenversiegelung**

Bei dem Bebauungsplan Nr. 51/3 handelt es sich um die Änderung eines bereits seit vielen Jahren rechtskräftigen Bebauungsplanes, der den Planstandort bereits als Kerngebiet und als Standort für ein Parkhaus ausweist. Durch die Begrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche, die Festsetzung, dass die Pkw-Stellplätze mit Öko-Pflaster/wasserdurchlässigem Pflaster herzustellen sind sowie die Dachbegrünung im nördlichen Teil des geplanten Ensembles und nicht zuletzt die umfangreichen Anpflanzungen trägt der aktualisierte Bebauungsplan den Belangen des Grundwasserschutzes in höherem Maße Rechnung als das bisherige Bauplanungsrecht.

Im Übrigen gelten die Vorschriften der Satzung über Stellplätze und Garagen der Stadt Dietzenbach, zuletzt geändert am 01.01.2002.

### **Überschwemmungsgebiet und Oberirdische Gewässer**

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes berührt kein Überschwemmungsgebiet und keine oberirdischen Gewässer.

### **Abwasser**

Die Abwasserableitung erfolgt durch Anschluss an den bestehenden Ortskanal.

### **Altlastenverdächtige Flächen/Altlasten**

Der Stadt Dietzenbach liegen keine Hinweise auf mögliche Altlasten vor.

## **8. Bodenordnung**

Eine Baulandumlegung ist nicht vorgesehen.

## 9. Städtebauliche Vorkalkulation

Die städtebauliche Vorkalkulation ist zum jetzigen Planungsstand noch nicht möglich.

aufgestellt:

aufgestellt:

Anlagen:

Planungsbüro Holger Fischer: Umweltbericht

GSA Limburg: Schalltechnische Untersuchung P 08082 A

VKT: Verkehrstechnische Untersuchung Baufeld C in der Stadtmitte Dietzenbach

VKT: Verkehrstechnische Untersuchung Baufeld C, Ergänzende Erläuterungen zur Verkehrserzeugung