

Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden

Begründung
für die Änderung des Flächennutzungsplanes
zum Bebauungsplan
Nr. 68
„Am Bahnhof“

Feststellung

Planstand: 08.04.2022

Inhalt

1	Vorbemerkungen	3
1.1	Veranlassung und Planziel.....	3
1.2	Räumlicher Geltungsbereich.....	3
1.3	Prüfung von Standortalternativen	4
1.4	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Linden 2036	6
1.5	Verfahren.....	7
1.6	Raumordnung und Landesplanung.....	7
2	Bahnanlagen	10
3	Darstellungen.....	10
3.1	Wohnbaufläche	10
3.2	Gewerbliche Baufläche	10
3.3	Grünflächen.....	11
3.4	Belange des Immissionsschutzes	11
4	Verkehrliche Erschließung und Anbindung	11
5	Berücksichtigung umweltschützender Belange	12
6	Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz.....	12
7	Altablagerungen und Altlasten	12
8	Bergaufsicht.....	13

Anlagenverzeichnis

1. Landschaftsplanung KPS UG: Umweltbericht, Buseck, im Oktober 2020, ergänzt 07/2021 (04/2022), mit Nachtrag
2. IGU: Erkundung von Altflächen - Historische Nutzungsrecherche gemäß HLUG Handbuch Altlasten Teil 1, Wetzlar, den 22.09.2020

1 Vorbemerkungen

1.1 Veranlassung und Planziel

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Linden hat in ihrer Sitzung am 05.11.2019 die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ beschlossen.

Planziel des Bebauungsplanes ist die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes für Mehrfamilienhäuser zwischen der Sudetenstraße und den Gleisanlagen der Main-Weser-Bahn am östlichen Rand des Stadtteiles Großen-Linden, um der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnraum ein zusätzliches Angebot gegenüberstellen zu können. Im nördlichen Anschluss an das geplante Allgemeine Wohngebiet folgt nach dem bestehenden Bouleplatz noch ein Baugrundstück, das als Gewerbegebiet gewidmet werden soll. Der Grünstreifen entlang der Sudetenstraße soll erhalten bleiben und als öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden.

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Linden aus dem Jahr 2003 stellt entlang der Sudetenstraße Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kleingärten und hieran anschließend Bahnanlagen dar. Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ kann damit nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Daher wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren zeitgleich zur Aufstellung des Bebauungsplanes geändert.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Änderung des Flächennutzungsplanes liegt auf der Westseite der Main-Weser-Bahn, die in der allgemeinen Wahrnehmung Großen-Linden und Leihgestern trennt. Der Abschnitt Gießen-Langgöns der Bahnstrecke 3900 wurde im Jahr 1852 eröffnet. Nördlich des heutigen Bahnhaltendes befand sich eine Erzverladestelle. Die beiden folgenden Aufnahmen der Feldbahnzufahrt und der Erzverladestelle mit Schüttwand sind dem Internet-Forum „Drehscheibe“ entnommen und werden hier mit freundlicher Genehmigung des Fotografen vom 11.07.2020 abgebildet.



Abb. 1: Rampe der Feldbahn zur Verladestelle.

Am linken Bildrand ist die Bebauung „Am Festplatz“ erkennbar.



Abb. 2: Blick von der Verloaderampe nach Norden.

Im Bildhintergrund ist der Stadtteil Forst erkennbar.

Die Feldbahn von dem Tagebau „Feldwiesen“ der Gießener Braunsteinbergwerke wurde 1976 eingestellt, die Gleisanlagen wurden in den Folgejahren abgebaut. Von dieser früheren gewerblichen Nutzung zeugt noch heute der Höhenversatz zwischen den Gärten entlang der Sudetenstraße und der ehemaligen Verladestelle, die bis auf das Niveau der Gleisanlagen der Hauptbahn abgegraben worden war.

An den räumlichen Geltungsbereich grenzen an:

Norden: Gewerbegrundstücke

Osten: Bahnstrecke 3900, anschließend Kleingärten (gem. FNP geplante Bahnanlagen als Vorhaltefläche für ein drittes Gleis)

Süden: Bahnhofsgebäude (heute Speiserestaurant), P&R-Anlage, anschließend Buswendeschleife im Bereich des ehem. Bahnübergangs Bahnhofstraße - Breiter Weg)

Westen: Wohnbebauung

Im räumlichen Umgriff des Geltungsbereiches der Änderung des Flächennutzungsplanes liegt eine Fläche von rd. 2,09 ha. Hiervon entfallen auf die Wohnbaufläche rd. 0,91 ha, die Gewerbliche Baufläche rd. 0,19 ha und die Grünflächen 0,50 ha.

1.3 Prüfung von Standortalternativen

Nach dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Linden aus dem Jahr 2003 soll die zukünftige Siedlungsentwicklung im Stadtteil Großen-Linden südlich des Friedhofsweges bis an die Falltorstraße und im Stadtteil Leihgestern nördlich des Breiten Weges erfolgen.

Ein Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan befindet sich auf Seite 5.

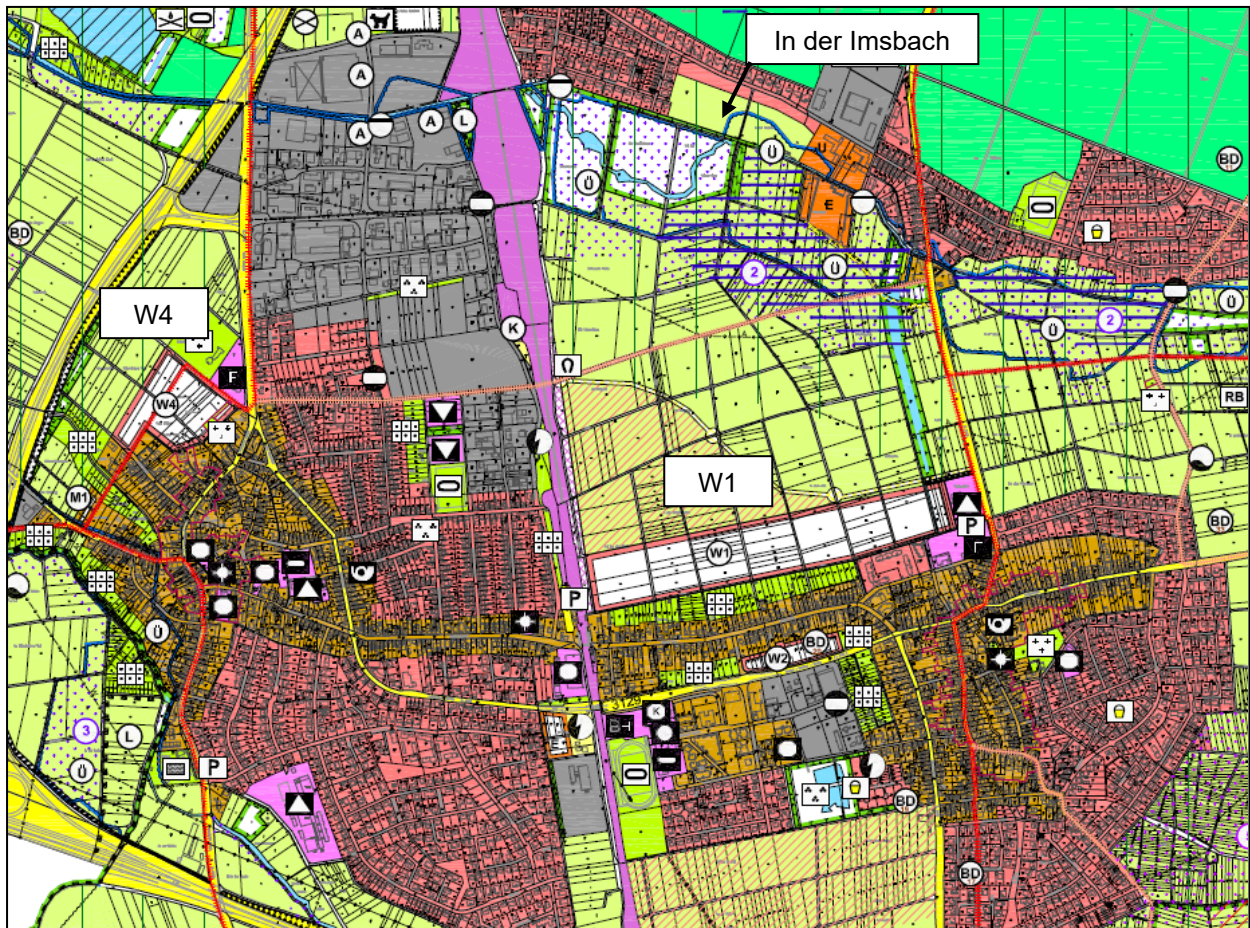
Die Wohnbaufläche W4 in Großen-Linden wurde bisher nicht umgesetzt.

Für die Wohnbaufläche W1 im Stadtteil Leihgestern wurde der Bebauungsplan „Nördlich Breiter Weg“ 1. Bauabschnitt entwickelt, dessen räumlicher Geltungsbereich rund 40% der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbaufläche umfasst; das Allgemeine Wohngebiet ist erschlossen und wurde in den vergangenen Jahren bebaut.

Eine weitere, im wirksamen Flächennutzungsplan noch nicht dargestellte Siedlungsentwicklung, hat im Stadtteil Forst südlich des Tannenweges stattgefunden. Auch das im Bebauungsplan „In der Imsbach“ ausgewiesene Allgemeine Wohngebiet ist erschlossen und bebaut.

Für die Standortwahl „Nördlich Breiter Weg“ 1. Bauabschnitt und „In der Imsbach“ ausschlaggebend war insbesondere auch die Lage zu den öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen der Stadt Linden. Namentlich genannt seien die Wiesengrundschole und der Kindergarten in Leihgestern und das Fachmarktzentrum „Kuhn Center“ im Stadtteil Forst. Hinzu kommen die verkehrliche Erreichbarkeit gerade auch für Nutzer des ÖPNV, eine Buslinie wurde bis in den Tannenweg hineingeführt, und der Neubau des Radweges nach Gießen.

Abb. 3: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan 2003 (genordet, ohne Maßstab)



Ausschlaggebend für die Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes „Nördlich Breiter Weg“ ist die Frage, ob die Grundstücke nördlich des Breiten Weges zumindest teilweise mit einbezogen werden können. Es handelt sich hierbei um mehr als 40, teilweise über 100m tiefe Grundstücke, die nur auf der Seite des Breiten Weges bebaut sind. Es bedarf eines einheitlichen Meinungsbildes, um die weitere verkehrliche Erschließung der Wohnbaufläche W1 konzipieren und damit die Entwicklung einleiten zu können.

Die Wohnbaufläche W4 in Großen-Linden kann nur über den Friedhofsweg und die Falltorstraße verkehrlich erschlossen werden, beide Straßen sind sowohl von ihrem Querschnitt als auch ihrer Knotenpunkte mit der Frankfurter Straße, Ortsdurchfahrt im Zuge der L3129, nur begrenzt leistungsfähig und nur bedingt geeignet, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Hier besteht im Hinblick auf einen Anschluss an die Hüttenberger oder Lützellindener Straße noch weiterer Abwägungsbedarf.

Sowohl aus der Wohnbaufläche W1 als auch der Wohnbaufläche W2 könnten zwar Wohngebiete entwickelt werden, innerhalb derer auch Mehrfamilienhäuser möglich wären. Allerdings bedürfen die aus den beiden Wohnbauflächen zu entwickelnden Wohngebiete sowohl im Hinblick auf die verkehrliche

Erschließung als auch der Entwässerung jeweils einer Gesamtkonzeption. Es ist daher nicht möglich Teilflächen für den Bau von Mehrfamilienhäusern vorab zu beplanen.

Hinzu kommt, dass bei beiden Standorten landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden müssten.

Im Zuge der Auslegung des Bauleitplanentwurfes nach § 3 Abs. 2 BauGB wurden eine Erweiterung „Nördlich Breiter Weg“ und die Flächen zwischen der Großen-Lindener-Straße (freie Strecke der L 3129) und dem östlichen Abschnitt des Breiten Weges (Anwesen Breiter Weg 24-70, ggf. auch Hardtweg 1 bzw. Breiter Weg 94 ff.) vorgeschlagen. Beide Standorte kommen derzeit allein schon deshalb nicht in Betracht, weil es sich um gewachsene Böden handelt. Soweit die Flächen landwirtschaftlich genutzt werden, muss hier auf den mit der 2013 im Zuge der sog. „Innenentwicklungsnovelle“ eingeführten besonderen Begründungszwangs für die Umwandlung von landwirtschaftlich oder als Wald genutzten Flächen hingewiesen werden. Nicht zuletzt seit der Flutkatastrophe im Landkreis Ahrweiler Mitte Juli 2021 wird die Bedeutung des Bodenschutzes auch von einer breiteren Öffentlichkeit wahrgenommen. Bodenschutz bedeutet Klimaschutz. Eine nachhaltige Stadtentwicklung legt daher ihre Priorität auf die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die bereits baulich genutzt waren.

Bei dem Planstandort „Am Bahnhof“ handelt es sich im Gegensatz zu den vorgenannten Standorten um gewerbliche Brachflächen, die keiner landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen und sich insbesondere auch aus Gründen des Bodenschutzes für eine vorrangige Beplanung und Bebauung anbieten. Hierbei wird nicht verkannt, dass der Standort aufgrund seiner Nähe zu den Bahnanlagen zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse besondere Anforderungen an den Schallschutz stellt, die ein enges Zusammenwirken von Bauleitplanung, Architektur und Immissionsschutz erfordern. Der Nachweis erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und der Baugenehmigung.

1.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Linden 2036

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK bestätigt die Attraktivität der Stadt Linden als Wohn- und Arbeitsstandort und die hohe Nachfrage nach Wohnraum, die mit den bestehenden Baulandreserven nur zu einem Teil gedeckt werden kann. Da das Angebot an Flächen zur Siedlungserweiterung begrenzt ist, soll potenziellen Gebäudeleerständen durch „innovative ortsteilspezifische Lösungen“ entgegengewirkt und „bestehende innerstädtische Entwicklungsflächen“ geschlossen werden. Angestrebt werden soll ein heterogenes Wohnangebot für alle sozialen Schichten bzw. Altersgruppen. Diesem Auftrag trägt der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ Rechnung, indem er das Bauplanungsrecht für bezahlbaren und barrierefreien bzw. barrierearmen Wohnraum in zentraler Lage vorbereitet.

Dass der Planstandort „Am Bahnhof“ in dem in den Jahren 2018 und 2019 erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept nicht explizit angesprochen ist, liegt darin begründet, dass die Planungshoheit für die ehem. Erzverladung erst mit der Entwidmung (Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.03.2020) an die Stadt Linden übertragen worden ist.

Das Stadtentwicklungskonzept schlägt neben der Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiraumangeboten auch ein „Grünes Band“ vor, im Rahmen dessen sämtliche Freiraumangebote der Stadt miteinander vernetzt werden sollen. Das Grüne Band versteht sich dabei als verbindendes Element der einzelnen Grünräume, das die Stadt mit den umliegenden Naturräumen verknüpft. Durch ein ausgebautes und attraktiv gestaltetes Wegenetz soll die Erschließung und Erreichbarkeit einzelner Freiräume erleichtert, die Verbindung zwischen Stadt und Landschaft ausgebaut, die außerhalb liegende Grube Fernie in das Freiraumsystem der Stadt eingebunden und die Nahmobilität gestärkt werden. Ziel der Maßnahmen ist es, die

bestehenden Siedlungsstrukturen durch ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz, durchgrünte Straßenräume und ländliche Wege mit den Natur- und Erholungsräumen attraktiv zu verbinden.

Die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes würdigt das ISEK insofern, als die die Sudetenstraße begleitende Gehölzstruktur als Grünfläche dargestellt wird.

1.5 Verfahren

Die Änderung des Flächennutzungsplanes „Am Bahnhof“ erfolgt im zweistufigen Regelverfahren mit Umweltprüfung.

Durch die BauGB-Novelle 2017 haben sich auch weitere Anforderungen an die Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB (Offenlage) ergeben:

1. Für den Regelfall bleibt es bei einer Auslegungsfrist von einem Monat; mindestens jedoch muss die Auslegungsfrist nun 30 Tage betragen. Dies ist bei der Berechnung der Frist für die Offenlage - insbesondere bei einem Fristbeginn im Februar sowie am 30./31. Januar- zu beachten.
2. Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes ist eine angemessen längere Auslegungsdauer zu wählen.

Nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2d BauGB ist es für die Rechtswirksamkeit des Bauleitplans unbeachtlich, wenn bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nicht für die Dauer einer angemessen längeren Frist ausgelegt worden ist und die Begründung für die Annahme des Nichtvorliegens eines wichtigen Grundes nachvollziehbar ist. Eine solche Begründung ist vorliegend nicht erforderlich, denn der Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplanes „Am Bahnhof“ lag nach § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit von Montag, dem 30.08.2021 bis einschl. Freitag, dem 29.10.2021 zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. 9 Wochen werden auch für die Änderung des Flächennutzungsplanes „Am Bahnhof“ für ausreichend erachtet.

1.6 Raumordnung und Landesplanung

Der Regionalplan Mittelhessen 2010 stellt „Vorranggebiet Siedlung Bestand“ und im Bereich der Main-Weser-Bahn „Fernverkehrsstrecke Bestand“ dar.

Die im RPM unter 5.2.1- (Z)(K) ausgewiesenen Vorranggebiete Siedlung Bestand umfassen u.a. die bestehenden Siedlungen und Standorte für notwendige neue Wohnbauflächen und kleinere gewerbliche Bauflächen sowie die für diese Flächen aus städtebaulicher Sicht notwendigen ergänzenden Grünflächen. Die Gebietsausweisungen des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ fügen sich in diese Vorgabe ein. Der Bebauungsplan ist insoweit an das genannte Ziel der Raumordnung angepasst.

Gemäß Plansatz 7.1.1-1 (Z)(K) ist das bestehende Schienennetz (einschließlich bestehender Haltepunkte) für den Fern- sowie den Regional- bzw. Nahverkehr zu sichern und bedarfsgerecht zu modernisieren bzw. auszubauen. Die in der Regionalplankarte ausgewiesenen Fernverkehrs- sowie Regional- bzw. Nahverkehrsstrecken Bestand schließen lt. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen vom 06.05.2020 zum Vorentwurf des Bebauungsplanes, unabhängig von den im Einzelfall noch durchzuführenden fachgesetzlichen Verfahren, im räumlich eng begrenzten Bereich ihres Verlaufes andere, der Funktion als Schienenstrecke entgegenstehende Raumansprüche aus, um die Option für Ausbaumaßnahmen zu erhalten (7.1.1-2 (Z)). Bei den Fernverkehrsstrecken Bestand sieht der RPM unter Plansatz 7.1.1-3 (Z) den Bau

eines 3. und 4. Gleises in dem Streckenabschnitt (Kassel) - Marburg - Gießen - (Frankfurt am Main) vor. Daher seien auf beiden Seiten der Trasse entsprechende Bereiche freizuhalten.¹

Von HS Ingenieure, Linden, wurden daher Querprofile erarbeitet. Sie zeigen, dass auf der Westseite ein 3. Gleises - inklusive der benötigten Begleitanlagen - außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen des Bebauungsplanes realisiert werden kann. Die Querschnitte werden auch hier auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung abgebildet, obwohl sie von der Maßstäblichkeit her der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zuzuordnen sind. Durch die Abbildung hier wird aber gezeigt, dass auch die Änderung des Flächennutzungsplanes den Bau eines 3. Gleises auf der Westseite zulässt. Die Fläche für das 4. Gleis auf der Ostseite ist durch den Flächennutzungsplan 2003 bereits gesichert.

¹ Es handelt sich hierbei um eine langfristige Sicherung, da der Bundesverkehrswegeplan 2030 für den Abschnitt Wetzlar-Gießen (Bergwerkswald)-Friedberg zwar eine „Blockverdichtung“ vorsieht. Ein Ausbau der Main-Weser-Bahn im Streckenabschnitt des Regierungsbezirks Mittelhessen ist im Bundesverkehrswegeplan aber nicht enthalten. Der Bau zusätzlicher Gleise ist nach Auskunft der DB Netz AG aktuell auch nicht geplant.

Abb. 4: Querprofil 1 (Mehrfamilienhaus III)

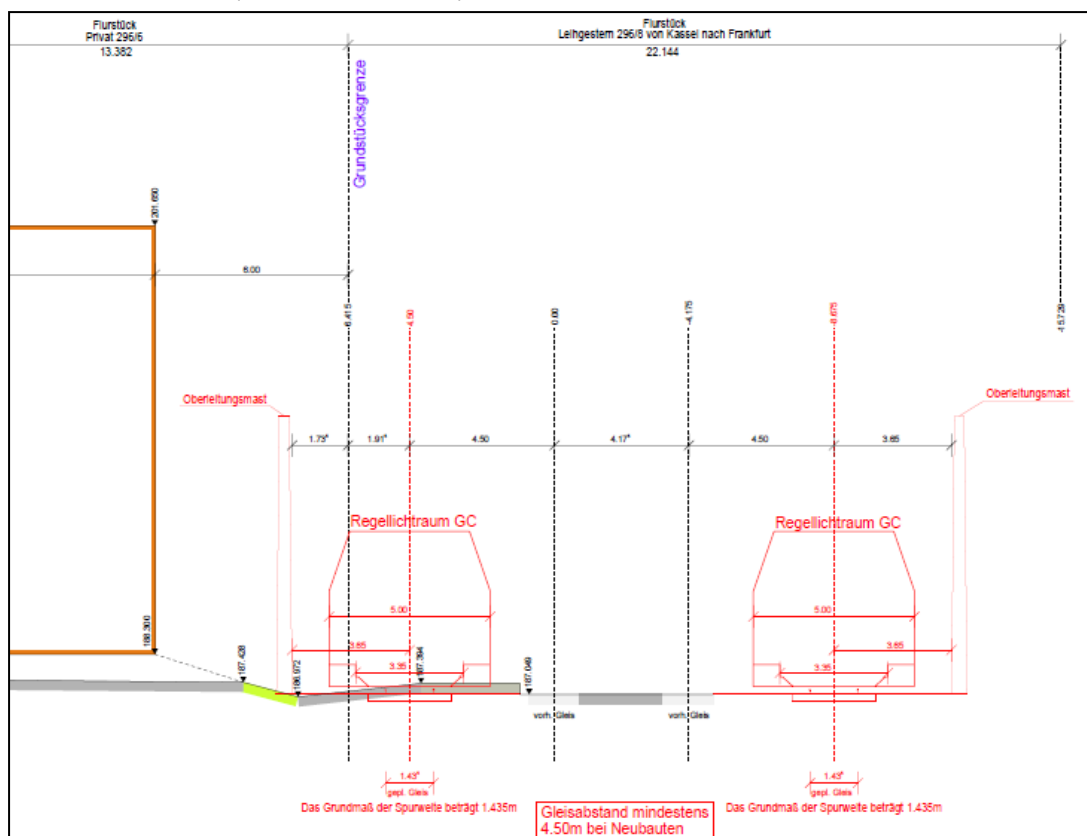
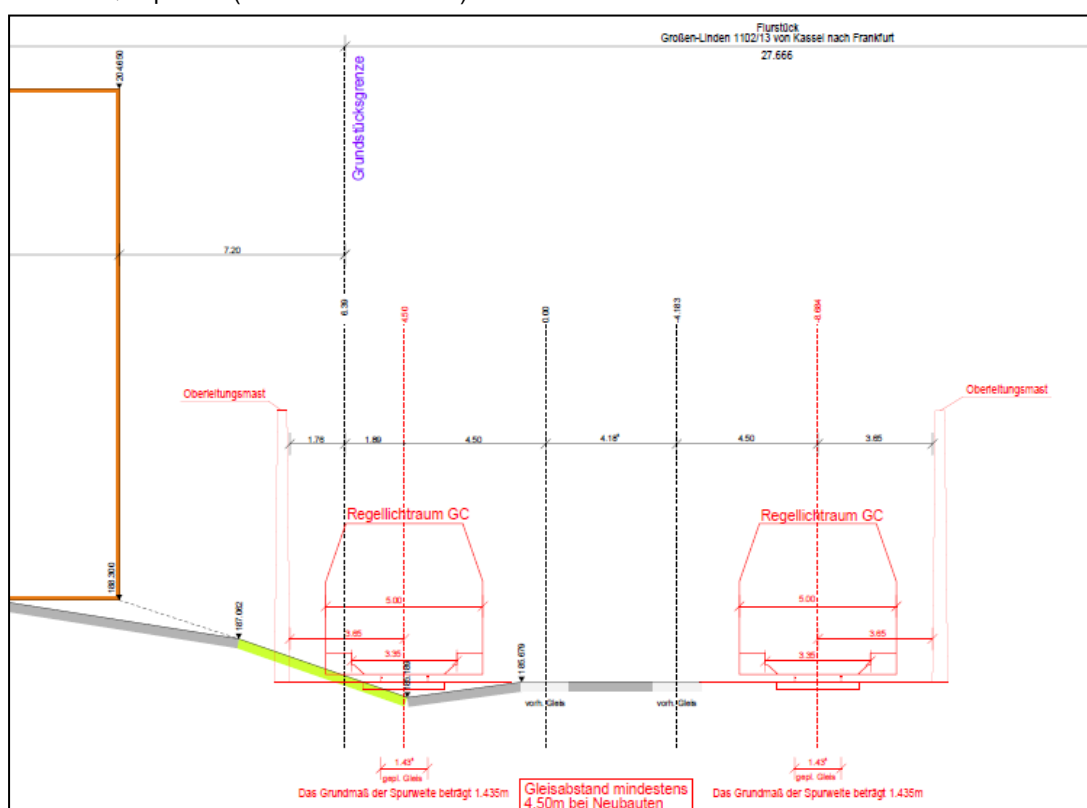


Abb. 5: Querprofil 2 (Mehrfamilienhaus IV)



Bei den beiden Abbildungen handelt es sich um Ausschnitte. Die vollständigen Profile befinden sich in der Anlage zu dieser Begründung.

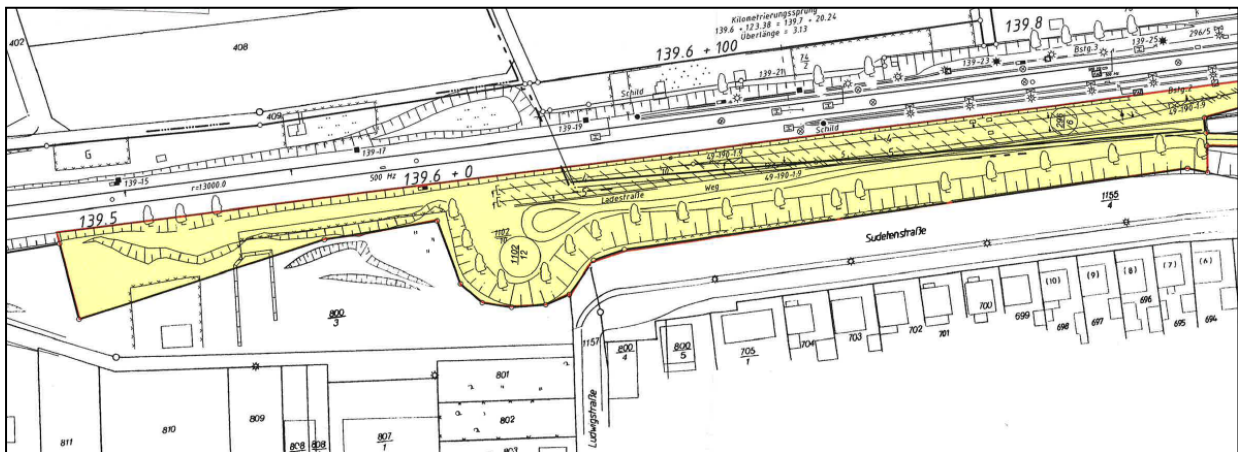
2 Bahnanlagen

Mit Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 11.03.2020 wurden die nachfolgenden Flurstücke von Bahnbetriebszwecken freigestellt:

- Gemarkung Leihgestern, Flur 4, Flurstück 296/6
- Gemarkung Großen-Linden, Flur 1, Flurstücke 1102/4 und 1102/12.

Mit der Freistellung ist die Planungshoheit für die genannten Flurstücke an die Stadt Linden übergegangen, die nunmehr in eigener Verantwortung über die Änderung des Flächennutzungsplanes befinden kann.

Abb. 9: Von Bahnbetriebszwecken freigestellte Flächen (ohne Maßstab, nicht genordet)



3 Darstellungen

Zur Sicherung der angestrebten städtebaulich geordneten Entwicklung sind in Ausführung des § 1 Abs. 3 BauGB die im Folgenden erläuterten Darstellungen in die Änderung des Flächennutzungsplanes aufgenommen worden.

3.1 Wohnbaufläche

Zur Darstellung gelangt eine Wohnbaufläche. Die Wohnbaufläche schließt faktisch an die Siedlungserweiterungen aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts an, die im Flächennutzungsplan bereits als Wohnbaufläche dargestellt sind. Aus der Wohnbaufläche kann auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung das zur Ausweisung vorgesehene Allgemeine Wohngebiet im Sinne des § 4 BauNVO entwickelt werden.

3.2 Gewerbliche Baufläche

Nördlich des Bouleplatzes gelangt eine Gewerbliche Baufläche zur Darstellung. Die Darstellung schließt an die westlich benachbarten Gewerblichen Bauflächen an und rundet diese ab. Aus der Gewerblichen Baufläche kann ein Gewerbegebiet i.S. § 8 BauNVO entwickelt werden. Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben. Aufgrund der Nähe zu der Wohnbebauung in Süden und Südwesten sollen in dem Bebauungsplan „Am Bahnhof“ Nutzungen, die an

dem Standort städtebaulich nicht vertretbar sind, ausgeschlossen werden. Hierzu zählen u.a. Einzelhandelsbetriebe.

3.3 Grünflächen

Zwischen der Wohnbaufläche und der Gewerblichen Baufläche befinden sich die Spielfelder und das Vereinsheim des BC-Linden. Die Anlage wird als Grünfläche mit entsprechender Zweckbestimmung dargestellt.

Zwischen der Sudetenstraße und dem geplanten Allgemeinen Wohngebiet liegt eine Freifläche, die ursprünglich durch Grabgärten zur Selbstversorgung geprägt war. Auch wenn diese Nutzung nur noch vereinzelt nachgewiesen ist und die Fläche ansonsten unterschiedliche Stadien der Sukzession aufweist, kommt dem Grünstreifen eine ortsbildprägende Funktion zu. Um zu dokumentieren, dass diese Funktion erhalten bleiben soll, wird hier eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt.

3.4 Belange des Immissionsschutzes

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Wenn der hierfür erforderliche Abstand zwischen den verschiedenen Nutzungen nicht gegeben ist, müssen alternative Maßnahmen des Schallschutzes geprüft werden.

Als Emittent anzusprechen ist vorliegend die Bahnstrecke 3900.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes kann hier nur auf die nachfolgenden Ebenen verweisen, um zu zeigen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden können: Die geplanten Mehrfamilienhäuser mit ihren Zwischenbauten werden eine geschlossene Wand bilden, die die Bestandsbebauung in der Sudetenstraße gegen den Bahnlärm abschirmt. Für die geplanten Mehrfamilienhäuser sind objektbezogenen Schutzmaßnahmen vorgesehen, so soll jede Wohnung mindestens einen Aufenthaltsraum haben, dessen offenbare Fenster zur Sudetenstraße hin angeordnet sind. Geplant ist, zur Bahnseite hin geschlossene Laubengänge anzuordnen, d.h. Flure, über die die Wohnungen erschlossen werden. Sollte dies nicht durchgängig möglich sein, wird auf Aufenthaltsräume verzichtet oder es werden Fenster mit schallgedämmten Lüftungselementen eingebaut. Zur Prüfung, ob diese objektbezogenen Schutzmaßnahmen ausreichen, wurden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ Immissionsberechnungen durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, dass die Nähe zur Eisenbahn der Darstellung einer Wohnbaufläche resp. Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes nicht entgegensteht. Die Gewerbliche Baufläche kann ebenfalls bis an die Bahnstrecke herangeführt werden, da deren Schutzanspruch bezogen auf die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung deutlich geringer ist und auch hier objektbezogene Schutzmaßnahmen in ausreichendem Umfang getroffen werden können.

4 Verkehrliche Erschließung und Anbindung

Die verkehrliche Erschließung beider Bauflächen erfolgt über die Sudetenstraße und im weiteren Verlauf die Ludwigstraße bzw. die Nikolaus-Otto-Straße. Dass diese Straßen grundsätzlich ausreichend

leistungsfähig sind, wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nachgewiesen.

Die Anbindung an den ÖPNV ist gegeben, der Bahnhaltepunkt und die Bushaltstelle liegen unmittelbar benachbart zu der Wohnbaufläche.

Zu Fuß und mit dem Fahrrad sind das Stadtzentrum, der dortige Kindergarten, die Sportanlagen im Stadtzentrum und in der Ludwigstraße und auch der Lebensmittelvollsortimenter Arnsburger Weg 1 erreichbar, ohne dass klassifizierte Straßen plangleich überquert werden müssen.

5 Berücksichtigung umweltschützender Belange

Die umweltschützenden Belange sind Gegenstand des Umweltberichtes². Der Umweltbericht einschließlich Grünordnungsplan und Artenschutzprüfung ist Bestandteil dieser Begründung, siehe Anlage 1.

6 Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz

Die folgenden Ausführungen geben entsprechend dem Planungsstand Aufschluss über die Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange im Rahmen des Bauleitplanverfahrens.

Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

Die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung ist über die in der Sudetenstraße vorhandene Leitungsinfrastruktur möglich und gewährleistet.

Trinkwasserschutzgebiet / Heilquellenschutzgebiet

Trinkwasserschutzgebiete und Heilquellenschutzgebiete werden nicht berührt.

Oberirdische Gewässer und Überschwemmungsgebiete

Oberirdische Gewässer und Überschwemmungsgebiete werden nicht berührt.

7 Altablagerungen und Altlasten

Das in den Jahren von 1843 bis 1976 abgebaute Manganerz wurde mit einer Feldbahn zu der Verladestelle nördlich des damaligen Bahnhofsgebäudes gebracht. Die vormalige gewerbliche Nutzung war Anlass, eine Historische Nutzungsrecherche durchzuführen.³ Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass relevante anthropogene Belastungen der Kompartimente Boden, Bodenluft und Grundwasser nicht anzunehmen sind und sich eine akute Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch, Boden-Grundwasser oder Boden-Nutzpflanze aus der derzeitigen Datenlage nicht ableiten lässt.

² Landschaftsplanung KPS UG: Umweltbericht, Buseck, im Oktober 2020, ergänzt 07/2021

³ IGU: Erkundung von Altflächen – Historische Nutzungsrecherche gemäß HLUG Handbuch Altlasten Teil 1, Wetzlar, den 22.09.2020

Aufgrund der im Rahmen dieser Recherche erarbeiteten Daten ergeben sich aus gutachterlicher Sicht für das Gelände aktuell keine Nutzungseinschränkungen. Es besteht kein akuter Handlungsbedarf. Empfohlen wird nur, im Bereich des ehemaligen Tanklagers durch das Abteufen von drei Rammkernsondierungen nach vorherigen Kampfmittelfreimessung der Bohransatzpunkte orientierende Untersuchungen durchzuführen. Deren Ziel ist es, Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen aus dem Betrieb des Tanklagers zu erfassen bzw. auszuschließen. Sollte Belastungen festgestellt werden, erfolgt deren Sanierung im Zuge der Baufeldfreimachung.

Eine Kennzeichnung nach § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB ist nicht erforderlich, da keine „erhebliche“ Belastung mit umweltgefährdenden Stoffen vorliegt.

8 Bergaufsicht

Die Bergaufsicht weist in der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen vom 06.05.2020 zum Vor-entwurf darauf hin, dass der Geltungsbereich im Gebiet von zwei erloschenen Bergwerksfeldern liegt, in denen bergbauliche Untersuchungsarbeiten durchgeführt wurden. Die örtliche Lage dieser bergbaulichen Arbeiten ist nicht bekannt. Bei Baumaßnahmen ist daher auf Spuren ehemaligen Bergbaus zu achten; ggf. sind entsprechende bauliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Ein entsprechender Hinweis zur Berücksichtigung in seinem Vollzug wurde in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.