



Stadt Kronberg im Taunus

Begründung zum Bebauungsplan “Bahnhofsquartier Baufeld II“

Planstand Bebauungsplan: 13.01.2016

- S A T Z U N G -

Version zur Onlineveröffentlichung

Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB

Bearbeiter:

Dipl.-Geogr. Holger Fischer, Stadtplaner AKH

Barbara Krutzsch, M.A., Stadtplanerin AKH

Dipl.-Ing. Eleni Mayer-Kalentzi, Stadtplanerin AKH, Stadt Kronberg

Inhalt

1	Vorbemerkungen	4
1.1	Makrostandort Kronberg	4
1.2	Veranlassung und Planziel - Rahmenplan	4
1.3	Architekturwettbewerb	7
1.5	Räumlicher Geltungsbereich	8
1.5.1	Lage und Umgebung	8
1.5.2	Topographie	8
1.5.3	Nutzung	9
1.5.3.1	Verlagerung / Ersatz vorhandener Nutzung	9
1.5.4	Infrastruktureinrichtungen, sonstige Einrichtungen, Grunddienstbarkeiten	10
1.5.5	Geltungsbereich	11
1.6	Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010	12
1.8	Änderungen zur erneuten Offenlage	15
1.8.1	Textliche Festsetzungen:.....	15
1.8.2	Hinweise	17
1.8.3	Sonstiges	17
1.8.4	Planzeichnung:	17
1.8.6	Änderungen zur erneuten Offenlage – Plankarte 1.....	18
1.8.7	Änderungen zur erneuten Offenlage – Plankarte 2.....	19
1.9	Verbindliche Bauleitplanung	20
1.10	Verfahren	21
1.10.1	Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB	21
1.10.2	Verfahrensstand	22
2	Inhalt und Festsetzungen	23
2.1	Art der baulichen Nutzung	23
2.1.1	Sondergebiet 1 – Anlagen für musikalische Zwecke	23
2.1.2	Sondergebiet 2 – Businesshotel.....	24
2.2	Maß der baulichen Nutzung	25
2.2.1	Überbaubare Grundstücksfläche.....	25
2.2.2	Baulinie	26
2.2.3	Baugrenze	26
2.2.4	Grundfläche (GR)	26
2.2.5	Bauweise	27

2.2.6	Höhe der Gebäude	28
2.2.7	Tiefgarage	28
2.3	Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen.....	29
2.4	Geh-, Fahr- und Leitungsrecht	32
2.5	Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt / Ein- und Ausfahrten Tiefgarage	33
2.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB	34
2.7	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. BImSchG gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB	34
2.8	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	34
3	Notwendige Stellplätze	36
4	Bauordnungsrechtliche Vorschriften	37
4.1	Dächer	37
4.2	Technische Anlagen / Abfall- und Wertstoffsammelplätze	37
4.3	Fassaden	37
4.4	Werbeanlagen	38
4.5	Einfriedungen	38
5	Hinweise	39
5.1	Erneuerbare Energien und Energieeinsparung.....	39
5.2	Denkmalschutz	39
5.3	Artenschutz.....	40
5.4	Immissionsschutz	41
5.5	Heilquellenschutzgebiet.....	41
5.6	Überschwemmungsgebiet.....	41
5.7	Erlaubnisfeld zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole	42
5.8	Baumschutzsatzung	42
5.9	Allgemeiner Hinweis	42
6	Immissionsschutz	43
7	Verkehrliche Erschließung und Anbindung	50
8	Berücksichtigung umweltschützender Belange	54
9	Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz.....	59
10	Kampfmittel.....	61
11	Altlasten	61
12	Bodenordnung.....	61
13	Kosten.....	62

1 Vorbemerkungen

1.1 Makrostandort Kronberg

Die Stadt Kronberg i.T., staatlich anerkannter Luftkurort, gehört mit seinen Stadtteilen Kronberg, Oberhöchstadt und Schönberg zu den bevorzugten Wohn- und Erholungsorten im Hochtaunuskreis und bietet eine hohe Wohn- und Lebensqualität. Kronberg besitzt auch eine Reihe touristischer Anziehungspunkte. Neben der von Fachwerkgebäuden geprägten Altstadt gehören dazu auch die aus dem 13. Jahrhundert stammende Burg Kronberg sowie der zwischen Kronberg und Königstein gelegene Opel-Zoo. Darüber hinaus ist Kronberg über mehrere Wanderwege an den ca. 120.000 ha umfassenden Naturpark Hochtaunus, ein beliebtes Naherholungsgebiet, angebunden. Kronberg profitiert von seiner Lage im Rhein-Main-Gebiet, ca. 15 km nordwestlich der Großstadt Frankfurt, einer der wirtschaftsstärksten und dynamischsten Regionen Deutschlands, und ist daher z. B. Standort zahlreicher international tätiger Unternehmen.

1.2 Veranlassung und Planziel - Rahmenplan

Die Stadt Kronberg beabsichtigt die städtebauliche Entwicklung des Areals rund um den Bahnhof Kronberg. Der Bereich um den S-Bahnhof Kronberg im Taunus stellt sich heute als innerstädtische Brache und Verkehrsfläche dar, die in erster Linie dem Parken und der Unterbringung von technischen Anlagen dient. Seit mehreren Jahren gibt es Planungen, diesen zentralen Bereich Kronbergs städtebaulich zu entwickeln und aufzuwerten. Mit der Sanierung und Umnutzung des Lokschuppens als Ort für Veranstaltungen hat dort eine erste Aufwertung stattgefunden. Mit dem Rahmenplan am Bahnhof Kronberg wurde die Entwicklung des gesamten Areals erneut aufgegriffen.

Rahmenplan Bahnhofsareal



Quelle: Büro Nachtrieb & Weigel, Stand November 2011

genordet, ohne Maßstab

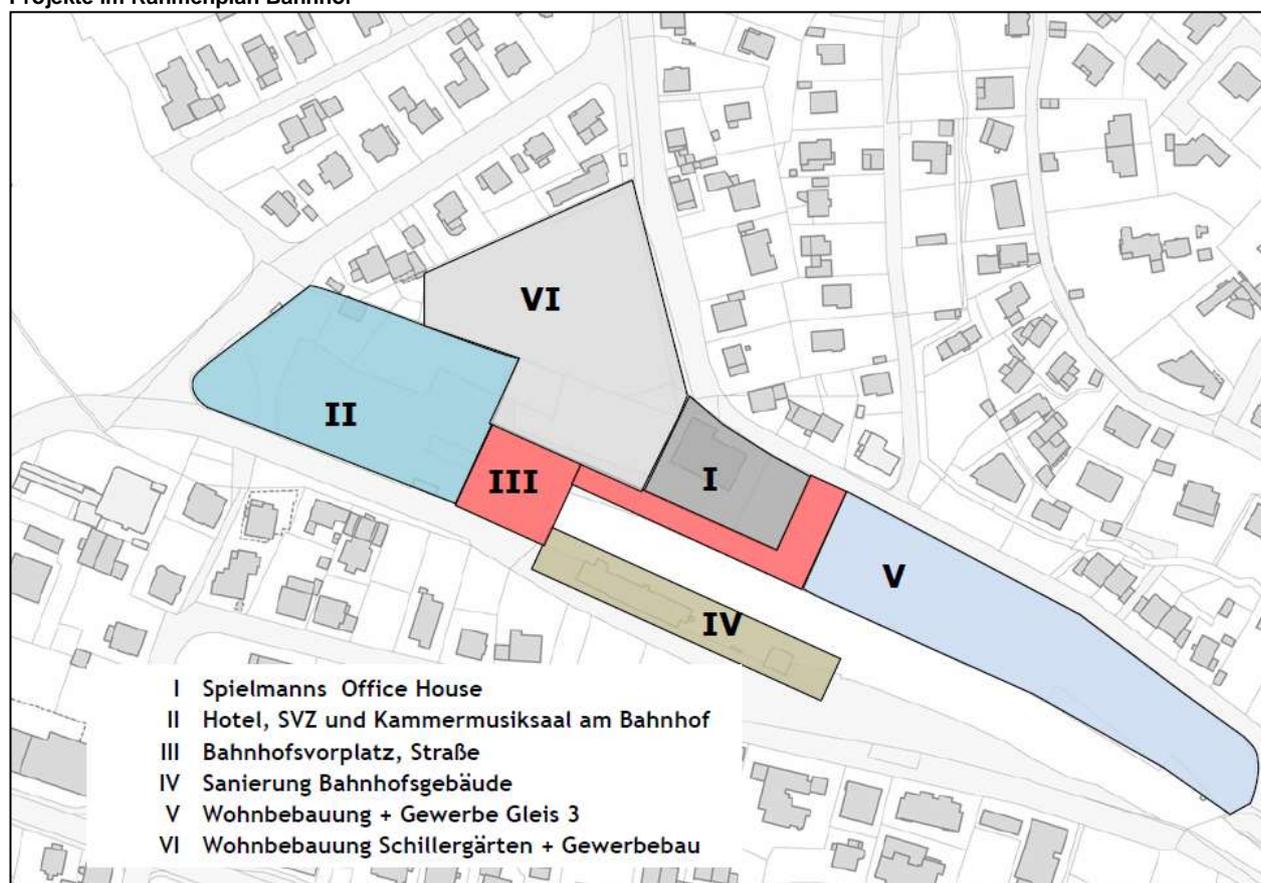
Im Rahmenplan wurden die städtebaulichen Rahmenbedingungen und Ziele zur räumlichen und funktionalen Neustrukturierung des Geländes ausgelotet. Die Rahmenplanung knüpft an die vorhergehende Planung an, die im östlichen Teilbereich eine Wohnbebauung vorsieht, im westlichen Teilbereich ein Ho-

tel projiziert. Verknüpft sind diese Teilbereiche durch einen zentralen Platz als Mischverkehrsfläche und einer Nord-Süd-Straßenverbindung, insgesamt mit zwei weiteren Gewerbebauten.

Für den Geltungsbereich des gegenständlichen Bebauungsplanes sieht die Rahmenplanung die Installation eines Hotels vor. Dabei stellt sich Kronberg aufgrund der Nähe zum Wirtschaftszentrum und Messestandort Frankfurt primär als geschäftstouristischer Standort dar, die Messe Frankfurt ist mit einer S-Bahn-Fahrt von 15 Minuten direkt zu erreichen. Die Nachfrage lokal ansässiger, internationaler Dienstleistungsunternehmen war der primäre Grund für die Stadt Kronberg i.T., Bemühungen zur Ansiedlung eines Hotels zu unternehmen. Etwa 5.000-8.000 Übernachtungen pro Jahr wurden bereits in Aussicht gestellt. Die Stadt Kronberg i.T. ließ im Jahr 2008 eine Machbarkeitsstudie erstellen, welche einen Bedarf an einem 3-Sterne bis 3-Sterne-Superior Hotel zum Ergebnis hatte.

Um die städtebaulich-architektonische Qualität sicher zu stellen, entschied sich die Stadt Kronberg i.T. dazu, für das Hotel einen Wettbewerb auszuloben bzw. durch den Investor durchführen zu lassen.

Projekte im Rahmenplan Bahnhof



Quelle: Stadt Kronberg i.T., Hotel am Bahnhof Kronberg Interessensbekundung, Aufgaben- und Leistungsbeschreibung, 2012

Das vom Investor bzw. den Investoren zu erwerbende Grundstück Baufeld II umfasst im Rahmenplan eine Fläche von ca. 5.200 m² die sich im Eigentum der Stadt Kronberg i.T. befindet. Zunächst stellte das vorrangige Ziel die Etablierung eines Hotels in diesem Bereich dar. Grundsätzlich war jedoch neben der primär vorgesehene Hotelnutzung stets eine partnerschaftliche Entwicklung des Areals mit einer anderen, adäquaten Nutzung unter der Voraussetzung möglich, dass sich die Planung einem zusammenhängenden, städtebaulichen Konzept entwickelt, um den Übergang des Areals zur Schillerstraße und zum Victoriapark fließend zu gestalten.

Mit dem Rahmenplan konnte nach langjähriger Diskussion eine Grundlage für einen politischen Konsens geschaffen werden.

Als Leuchtturmprojekt für den Gesamtbereich, stellte die Stadt Kronberg i.T. das Baufeld II im Jahr 2012 interessierten Investoren vor, um dieses zeitnah entwickeln zu können. Unter den Bewerbern erhielt die Contraco GmbH den Zuschlag und wurde mit Stadtverordnetenbeschluss vom 27.06.2013 im Zuge der Grundstücksreservierung verpflichtet, für den Grundstücksteil, der nicht durch das zu planende Hotel in Anspruch genommen wird, eine tragfähige wirtschaftliche Verwertbarkeit nachzuweisen. Dieser Verpflichtung ist die Contraco GmbH mit dem Vorschlag nachgekommen, diese Teilfläche an die Kronberg Academy weiter zu geben mit dem Zweck, sie zur Errichtung eines Kammermusiksaals zu nutzen. Dem Vorschlag wurde durch die Stadt Kronberg i.T. zugestimmt.

Die Kronberg Academy ist für größere Kammerkonzerte gewissermaßen aus den auf die Kronberger Kernstadt verteilten Aufführungsorten „herausgewachsen“ und benötigt ein auch für Audioaufnahmen geeignetes Haus, auch hinsichtlich der Tatsache, dass die Stadthalle sowohl von ihrer Größe her als auch aufgrund ihrer Akustik immer nur ein Provisorium für die Akademie darstellte. Die enge räumliche Verbindung der Akademie zu Kronberg und zur Kronberger Altstadt bleibt erhalten, sie soll jedoch um einen Ort für Musik am Bahnhof erweitert werden.

Der Kammermusiksaal soll eine besondere architektonische Qualität und Ausstrahlung haben, und über eine hervorragende Akustik verfügen, die in besonderem Maße auf den Klang von Streichinstrumenten abgestimmt ist. Kammerorchester und Solisten sollen einen hervorragenden Aufführungsort bekommen.

Auf dem nördlich zum Kammermusiksaal gelegenen Grundstücksteil ist das Herzstück und der Puls der Kronberg Academy in einem Studien- und Verwaltungszentrum (SVZ) unterzubringen. Junge Meisterschüler der Instrumente Violine, Viola und Violoncello erhalten eine maßgeschneiderte Ausbildung; berühmte Meister, Solisten und Pädagogen begleiten sie über 2 - 5 Jahre in einem Masterstudiengang.

Die Vorbereitungen für den Architekturwettbewerb wurden seitens der Contraco GmbH unverzüglich nach Reservierung des Grundstücks im Juli 2013 aufgenommen. Zur Planung und Begleitung des Wettbewerbs wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung das Büro BSMF (Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung Frankfurt mbH) beauftragt, das seit 1991 bereits über 40 Wettbewerbe begleitet hat.

Gemeinsam schlugen die Kronberg Academy und die Contraco GmbH vor, die Entwurfsaufgabe des Kammermusiksaals in die Aufgabenstellung des vorgeschlagenen Wettbewerbsverfahrens zum Hotel am Bahnhof mit aufzunehmen. Diesem Vorschlag wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 16.01.2014 zugestimmt. Gleichzeitig wurden auch der Geltungsbereich und die Rahmenbedingungen des Architekturwettbewerbes beschlossen. Die gemeinsame Bearbeitung der Vorhaben gewährleistete ein lückenloses Zusammenspiel der Vorhaben sowohl auf städtebaulicher wie auch auf architektonischer Ebene.

1.3 Architekturwettbewerb

Im Februar 2014 wurden die Auslobungsunterlagen des Realisierungswettbewerbs den gesetzten Teilnehmern, teils internationalen, teils regionalen Architekturbüros, überreicht. Bereits im Juni 2014 standen die Gewinner fest und die eingereichten Arbeiten sowie die Siegerentwürfe wurden in einer Ausstellung präsentiert.

Mit dem Ergebnis zeigten sich die Bauherren im Rahmen einer Pressekonferenz am Freitag, 20. Juni 2014, in höchstem Maße zufrieden. Den erst- und zweitplatzierten Entwürfen gemeinsam ist, dass sie sich durch maßvolle Gesten im Städtebau auszeichnen. Während der zweite Preis eine groß angelegte Fußwegebeziehung durch das Wettbewerbsareal inszeniert, arbeitet der Siegerbeitrag von Volker Staab, Berlin mit einer Abfolge von klar abgegrenzten, fein ausdifferenzierten Räumen. Zwischen Saal, Hotel und dem Studienzentrum entsteht ein neuer Hof, der Bahnhofplatz wird klar und städtisch definiert.

Lageplan Wettbewerbsstand



Quelle. Staab Architekten, Berlin, Mai 2014

1.5 Räumlicher Geltungsbereich

1.5.1 Lage und Umgebung

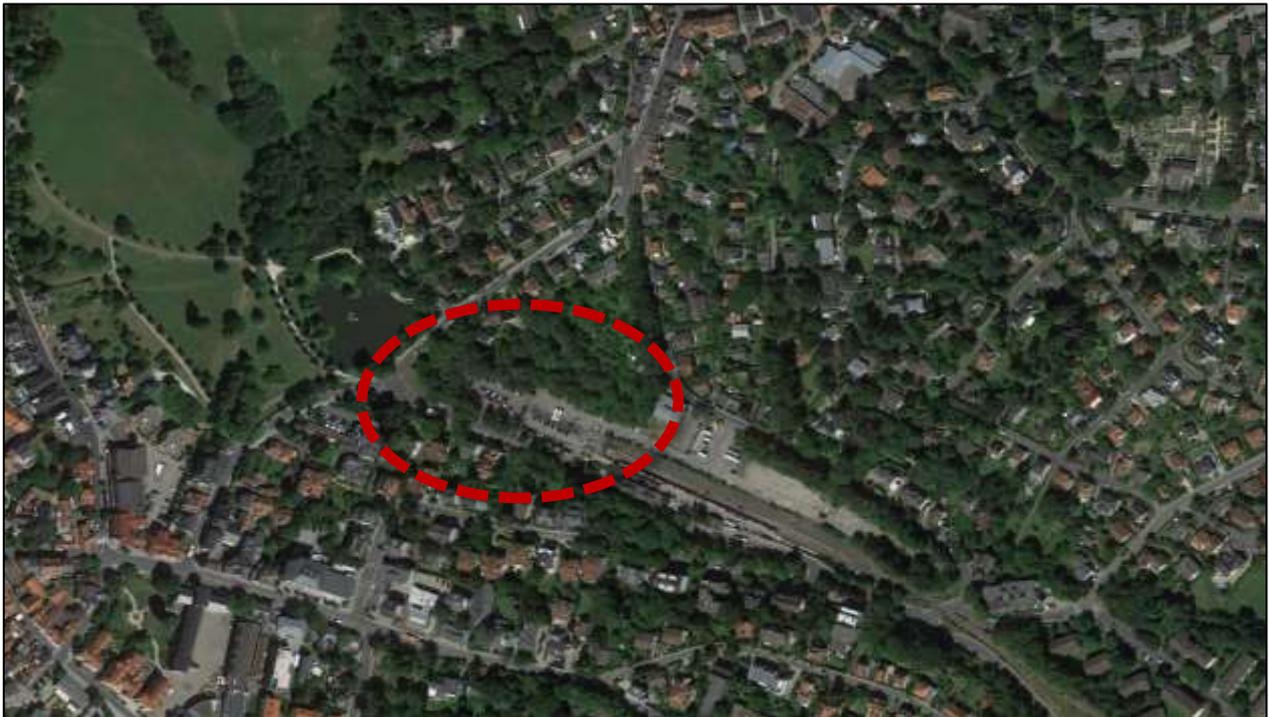
Das Areal befindet sich in zentraler und dennoch ruhiger Lage am östlichen Rand der Innenstadt in unmittelbarer Nähe zum Victoriapark und zum S-Bahnhof Kronberg.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird im Westen durch die Schillerstraße, im Süden durch die Bahnhofstraße und im Osten durch den zukünftigen Bahnhofplatz begrenzt.

Im Norden liegt das Areal der „Schillergärten“, für die mittelfristig eine Wohnbebauung vorgesehen ist. Ebenfalls im Norden des Bauareals befindet sich, getrennt durch die Ludwig-Sauer-Straße, ein größeres Wohngebiet mit überwiegend freistehenden Einfamilienhäusern. Im Rahmenplan festgehalten ist auch südlich der Ludwig-Sauer-Straße die Etablierung von Wohnbebauung (Baufeld V). Die südliche Bebauung in der Bahnhofstraße ist stärker städtisch geprägt und weist aufgrund der Topographie teilweise vier Obergeschosse auf. Die Nutzung entspricht der eines Mischgebietes.

Östlich schließen sich die Bahnflächen mit dem Bahnhofsgebäude, das saniert und umgenutzt werden soll, an. Im Westen des Areals grenzt an die Schillerstraße der Victoriapark, welcher zum einen die Innenstadt mit dem den nördlichen Siedlungsrand umschließenden Waldgebiet verbindet, zum anderen mit Weihern, Bachläufen und Freizeitangeboten der Naherholung dient.

Lage des Plangebietes im Luftbild



Eigene Darstellung auf Basis von www.google.de (11.02.2015)

genordet, ohne Maßstab

1.5.2 Topographie

Das Areal zwischen Bahnsteig und Parkdeck weist keine nennenswerten Höhenunterschiede auf, es wurde in der Vergangenheit eingeebnet und aufgeschüttet. Nach Nordwesten in Richtung Parkanlage steigt das Gelände an. Im Norden in Richtung „Schillergärten“ befindet sich eine Böschung.

1.5.3 Nutzung

Aktuell befindet sich auf dem zur Bebauung bereitstehenden Areal eine Anlage mit ca. 155 Stellplätzen, welche sich in Teilen als Parkdeck (Park&Ride-Platz) auf zwei Ebenen ausbildet. Daneben befinden sich weitere 35 ausgewiesene Stellplätze außerhalb des Geltungsbereiches auf dem Bahnhofsgelände des Rahmenplangebietes. Durch den Vollzug des gegenständlichen Bebauungsplanes sowie durch die künftige bauliche Entwicklung im Bahnhofsareal können die Stellplätze in dieser Form zwar nicht erhalten bleiben, eine Kompensation ist allerdings vorgesehen.

1.5.3.1 Verlagerung / Ersatz vorhandener Nutzung

Die Stellplatzanlage ist ihrer eigentlichen Zweckbestimmung nach für Pendler aus Kronberg und Umgebung gedacht, die ins Zentrum des Rhein-Main-Gebietes Frankfurt pendeln und dafür die S-Bahn nutzen. Da der Parkplatz derzeit unbewirtschaftet ist, wird er jedoch auch von Beschäftigten und Kunden der Altstadt sowie von Anwohnern (Dauerparker) genutzt. Eine Verkehrszählung durch die Stadt Kronberg ergab, dass etwas weniger als die Hälfte der Stellplätze nicht durch Pendler genutzt wird.

Entsprechend werden demnach ca. 100 - 110 Stellplätze durch Pendler am S-Bahnhof Kronberg genutzt, die zu kompensieren sind.

Zur Kompensation der durch die (Gesamt-) Planung des Rahmenplangebietes wegfallenden Stellplätze am S-Bahnhof Kronberg wurde bereits der Alternativstandort am S-Bahnhaltepunkt Kronberg Süd überprüft.

Es ist geplant, dort eine Park & Ride Anlage mit rd. 120 Stellplätzen zu schaffen.

Am S-Bahnhaltepunkt Kronberg Süd bestehen derzeit 13 befestigte Stellplätze. Nach Angaben des Regionalverbandes wird in Kronberg Süd von 70 kostenpflichtigen Stellplätzen ausgegangen, da eine angrenzende unbefestigte Fläche auch dem Parken dienen kann. Die Parkplätze sind insgesamt allerdings nur sehr gering ausgelastet, vermutlich da sie im Gegensatz zu den Stellplätzen am Kronberger S-Bahnhof kostenpflichtig sind. Dies belegen insbesondere die an Pendler verkauften Parktickets im Jahr 2015 von 1 Wochenticket, 14 Monatstickets und 3 Jahrestickets. Dies, wie auch die monatlichen Einnahmen am Parkscheinautomat und die regelmäßige Inaugenscheinnahme des Parkplatzes bestätigen, dass eine Auslastung der bestehenden Park & Ride-Anlage in Kronberg-Süd bei Weitem nicht gegeben ist. Hinzu kommt, dass auf der Freifläche auch Mitarbeiter des angrenzenden Dienstleistungsbetriebes parken.

Nach o.g. Ausführungen wird die durchschnittliche Auslastung der Park & Ride Anlage Kronberg-Süd auf maximal 20 Park & Ride Plätze geschätzt.

Insgesamt werden somit in Bahnanschlussnähe (Kronberg und Kronberg-Süd) ca. 120 - 135 Stellplätze benötigt. Zur Kompensation der durch die (Gesamt-) Planung des Rahmenplangebietes Bahnhofsquartier wegfallenden Stellplätze ist folgendes vorgesehen:

Parkmöglichkeiten für Auspendler am S-Bahnhaltepunkt Kronberg Süd:

Für den Wegfall des Parkdecks am S-Bahnhof Kronberg wurde bereits der Alternativstandort am S-Bahnhaltepunkt Kronberg Süd überprüft. Es ist geplant dort eine Park & Ride Anlage mit rd. 120 Stellplätzen zu schaffen. Somit können hier ca. 100 Stellplätze durch den Wegfall der Stellplatzanlage am Kronberger Bahnhof kompensiert werden. Die Umsetzung erfolgt vor Abriss des Parkdecks.

Aus gutachterlicher Sicht (Stellungnahme R+T, Darmstadt vom 21.10.2015) ist die geplante „Teil-Verlegung“ des Park & Ride Platzes an den Haltepunkt "Kronberg-Süd" aufgrund der besseren Ver-

kehrerschließung zu begrüßen und stellt für die Auspendler keine Verschlechterung dar, so dass von der Akzeptanz des neuen Standorts ausgegangen werden kann.

Parkmöglichkeiten für Auspendler am S-Bahnhof Kronberg:

Weiterhin werden im Zuge der Gesamtentwicklung des Rahmenplangebietes „Bahnhofsquartier“ ca. 80 öffentliche, kostenpflichtige Stellplätze geschaffen, davon ca. die Hälfte für Auspendler. Dies kann über das Ausstellen von Parktickets bei Nachweis einer S-Bahn -Monats/Jahreskarte geregelt werden, ähnlich der vorhandenen Regelungen für die Parkplatznutzung in Kronberg-Süd. .

Geplant ist außerdem, dass künftig die Besucherstellplätze des Kammermusiksaales in der vorgesehenen Tiefgarage der Öffentlichkeit, so auch Pendlern, wochentags zwischen 6:00 und 18:00 Uhr zur Verfügung stehen werden.

Selbstverständlich werden bei der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des Umfeldes auch Fahrradabstellmöglichkeiten und Behindertenstellplätze vorgesehen.

Parkmöglichkeiten für sonstige Nutzer am S-Bahnhof Kronberg:

Nach Abzug der Parkplätze, die Pendlern vorbehalten sein sollen, verbleiben im Bahnhofsgelände ca. 40 Stellplätze, die z.B. für Beschäftigte und Besucher der Kronberger Altstadt zur Verfügung stehen.

Weiterhin steht diesen Nutzergruppen (insb. Besuchern) die Tiefgarage "Berliner Platz" zur Verfügung, die noch Kapazitätsreserven aufweist. Alternativ können öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad genutzt werden.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass insgesamt ca. 200 öffentliche Stellplätze an beiden S-Bahnhaltepunkten vorhanden sein werden, somit mind. 65 Stellplätze mehr als von Auspendler bisher durchschnittlich genutzt. Nicht enthalten sind hier die Tiefgaragenplätze für den Kammermusiksaal, die der Öffentlichkeit tagsüber zur Verfügung stehen werden.

Sowohl die Flächen des Park&Ride Platzes am S-Bahnhaltepunkt Kronberg-Süd als auch die Flächen am S-Bahnhof Kronberg stehen der Stadt Kronberg zur Verfügung.

1.5.4 Infrastruktureinrichtungen, sonstige Einrichtungen, Grunddienstbarkeiten

Am westlichen Rand des Grundstücks befindet sich ein nicht hochbaulich überbaubares Regenrückhaltebecken. Dieses soll erhalten und weiterhin genutzt werden, weshalb es informell Eingang in die Planzeichnung gefunden hat.

Durch das Plangebiet von West nach Ost querend verläuft der verrohrte Winkelbach. Dieser wird im Zuge der baulichen Maßnahmen offengelegt. Weitere Ausführungen hierzu sind, um Doppelungen zu vermeiden, im Kapitel 9 „Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz“ zu finden.

Im Bereich der Westspitze befindet sich derzeit eine Trafostation. Diese soll im Zuge der baulichen Entwicklung des Areals verlagert werden. Als Nebenanlagen nach § 14 BauNVO ist sie innerhalb des Plangebietes allgemein zulässig, auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche. Die Zulässigkeit wird über eine textliche Festsetzung fixiert. Eine Flächenausweisung (Versorgungsfläche) erfolgt nicht, da der zukünftige Standort der Trafostation derzeit nicht bekannt ist.

Das Flurstück 40/29 ist mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit (Duldung von Einwirkungen aller Art aus Bahnbetrieb) belastet. Für die Grundstücke sind keine Baulasten im Baulastenverzeichnis eingetragen.

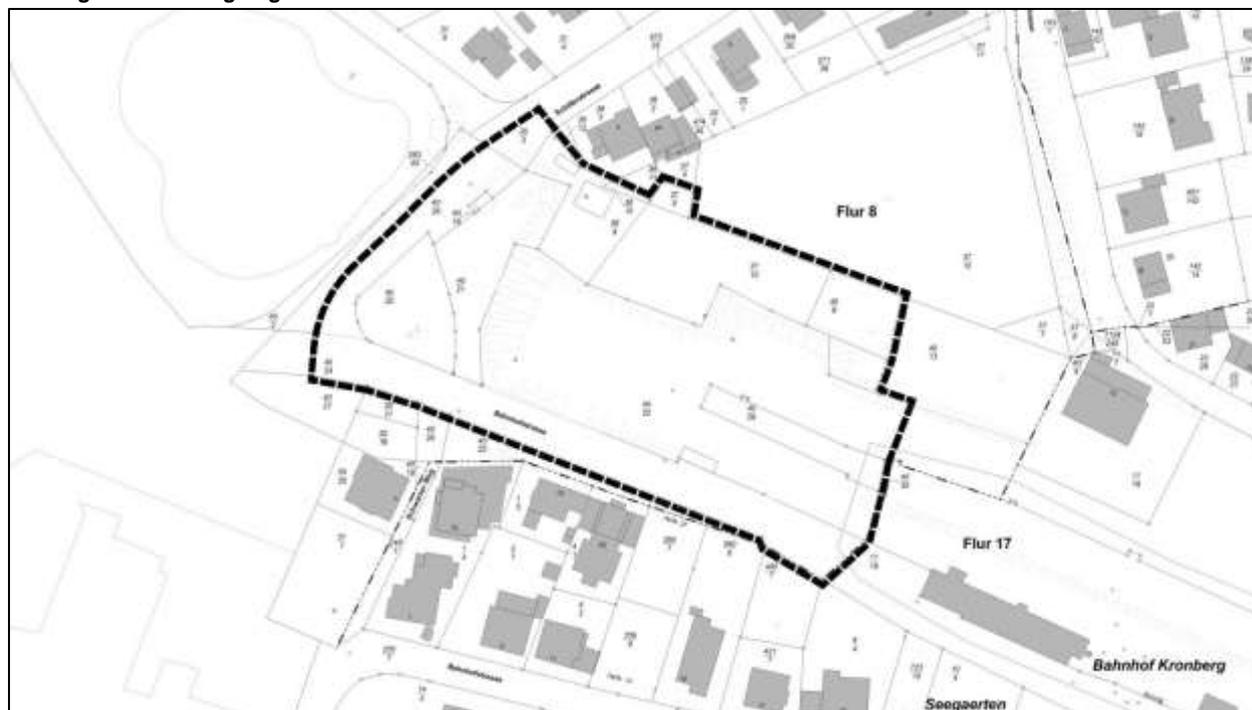
Die Netzdienste Rhein-Main GmbH teilt in ihrer Stellungnahme vom 14.09.2015 mit, dass sich in der ausgewiesenen Fläche des Geltungsbereiches bereits teilweise Versorgungsleitungen und Hausanschlüsse befinden, deren Bestand und Betrieb zu gewährleisten sind. Die derzeitige Liegenschaft Schillerstraße 2 ist mit einem Hausanschluss an die Erdgasversorgung angeschlossen. Es wird gebeten darauf zu achten, dass sowohl bei Veräußerung als auch bei Umwidmung von Grundstücksflächen eine dingliche Sicherung aller Mainova-Trassen erforderlich wird. Voraussetzung für die Planungen von Grünflächen bildet die aktuelle Version des DVGW-Arbeitsblattes GW 125 "Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen". Für alle Baumaßnahmen ist die NRM - Norm "Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Mess-, Signal- und Steuerkabel der Mainova" einzuhalten. Hingewiesen wird darauf, dass die Überbauung vorhandener Leitungstrassen unzulässig ist. Bestandspläne können über die Netzauskunft oder online (www.nrm-netzdienste.de/netzauskunft) bezogen werden.

Das Gebäude Anwesen Schillerstraße 2 wird im Vollzug des Bebauungsplans niedergelegt werden. Im Rahmen der Vorplanungen zu den Abbrucharbeiten wird die Mainova, wie auch die anderen Ver- und Entsorger, seitens der künftigen Bauherrschaft beteiligt.

1.5.5 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Wettbewerbsfläche sowie die erschließenden Straßen und einen Teilbereich des Bahnhofvorplatzes: Gemarkung Kronberg, Flur 8, Flurstücke 35/3 tlw., 36/9, 36/10, 37/9, 37/10, 40/8, 40/13 tlw., 40/16, 40/20, 40/21, 40/22 tlw., 40/24 tlw., 40/28 tlw. sowie 40/29. Im Umgriff des räumlichen Geltungsbereiches liegen rd. 11.636 m², wobei rd. 6.670 m² auf das Sondergebiet 1 (SO 1) und rd. 2.050 m² auf das Sondergebiet 2 (SO 2) entfallen.

Geltungsbereich auf gültigem Kataster



genordet, ohne Maßstab

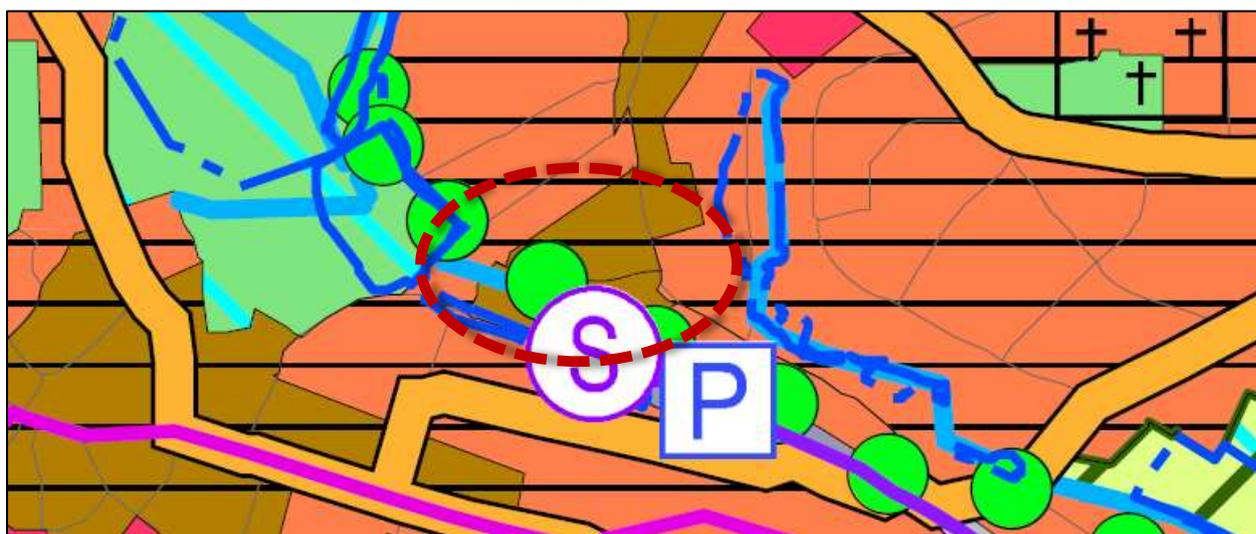
1.6 Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes sind zunächst die landesplanerischen Vorgaben des Regionalplanes Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplanes zu beachten. Dieser stellt das Plangebiet als Wohnbaufläche, Bestand, Gemischte Bauflächen, Bestand und Planung, als Vorranggebiet für Regionalparkkorridor, sowie als Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz dar. Formal ist auf Ebene der Regionalplanung eine Umwidmung von Bauflächen notwendig, damit die vorliegende Planung an die Ziele der Raumordnung angepasst ist.

Dabei umfassen der Regionalplan Südhessen und der Regionale Flächennutzungsplan differenzierte Maßstäblichkeiten. Während auf Ebene des Regionalplanes eine Fläche erst ab einer Größe von 5 ha Raumbedeutsamkeit entfaltet und ab dieser Größe bei anderslautenden Planungen zum Regionalplan ein Zielabweichungsverfahren notwendig wird, entfaltet eine Planung auf Ebene des Regionalen Flächennutzungsplanes bereits ab einer Größe von 0,5 ha (Darstellungsuntergrenze von Bauflächen) Relevanz.

Somit erfolgt die Anpassung der vorliegenden Planung an die Ziele der Raumordnung auf der Ebene des Regionalen Flächennutzungsplanes. Dieser ist nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes im Wege der Berichtigung anzupassen.

Ausschnitt RPS 2010 / RegFNP mit Kennzeichnung Plangebiet



genordet, ohne Maßstab

Im RegFNP werden, überlagert von einer P&R-Parkplatz folgende Bauflächen dargestellt, die zusammen mit Gemeinbedarfsflächen, innerörtlichen Grünflächen, innerörtlichen Verkehrsflächen und innerörtlichen Flächen für die Ver- und Entsorgung zugleich Siedlungsgebiete im Sinne des Regionalplans Südhessen festlegen:

Park&Ride-Parkplatz

Im RegFNP gelangt ein P&R-Parkplatz zur Darstellung, da ab einer Anzahl von 50 Stellplätzen gemäß der Legende des RegFNP ein Park-and-Ride-Standort regionale Bedeutung hat.

Mit Vollzug des Bebauungsplanes entfällt die Funktion des Standortes als P&R-Parkplatz. Ersatz wird die Stadt Kronberg i.T. im Bereich des Bahnhofs Kronberg Süd schaffen (Vgl. Kap. 1.5.3).

Wohnbauflächen

Als Wohnbauflächen werden Bauflächen dargestellt, die überwiegend der städtebaulichen Funktion des Wohnens dienen. Aus Wohnbauflächen können auch Nutzungsarten entwickelt werden, die in Wohngebieten regelmäßig zulässig sind oder ausnahmsweise zugelassen werden können, wie z. B. Einrichtungen der wohnungsnahen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen oder der wohnungsnahen sozialen Infrastruktur.

Gemischte Bauflächen

Als gemischte Bauflächen werden Bauflächen dargestellt, die dem Erhalt und der Entwicklung einer städtebaulichen Nutzungsmischung zwischen den Funktionen des Wohnens, gewerblicher Nutzungen und der Versorgung dienen, soweit sie miteinander verträglich sind oder sich nicht wesentlich stören.

Z 3.4.1-3 Die bauleitplanerische Ausweisung von Wohnbau-, gemischten Bauflächen und Sonderbauflächen sowie dazugehörenden kleineren gewerblichen Bauflächen hat innerhalb der in der Karte ausgewiesenen „Vorranggebiete Siedlung, Bestand und Planung“ stattzufinden.

Die „Vorranggebiete Siedlung, Bestand und Planung“ beinhalten Kleingartenanlagen, Grünflächen, Verkehrsflächen und Flächen für sonstige Infrastruktureinrichtungen und Andere. Diese Flächen werden nicht auf den maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche der Tabelle 1 angerechnet. Im Geltungsbereich des RegFNP für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main stellt die Darstellung von Wohnbau- und gemischten Bauflächen, Sonderbauflächen, Grünflächen, innerörtlicher Flächen für Ver- und Entsorgung, Gemeinbedarfsflächen sowie Flächen für Verkehrsanlagen zugleich das „Vorranggebiet Siedlung, Bestand und Planung“, dar.

Mit der Ausweisung eines Sondergebietes innerhalb der Siedlungsflächen wird den Vorgaben der Regionalplanung grundsätzlich entsprochen.

Die Planung steht den Zielen der Regionalplanung hinsichtlich des Vorranggebietes Regionalparkkorridor nicht entgegen.

Z 4.4-3 Im „Vorranggebiet für Regionalparkkorridor“ hat die Schaffung und Erhaltung von Grünverbindungen für die Gliederung, Gestaltung und ökologische Verbesserung der Landschaft einschließlich des Fuß- und Radwegenetzes zur Erschließung des Erholungs- und Erlebnisraums Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungsansprüchen. Nutzungen, die diese Funktionen beeinträchtigen können, sind nicht zulässig.

Begründung zu 4.4 Der Regionalpark dient in besonderer Weise der Sicherung sowie der zeitgemäßen Weiterentwicklung der Kulturlandschaft in den Freiräumen, die im engeren Verdichtungsraum noch vorhanden sind. Das Regionalparkkonzept zielt darauf ab, die im engeren Verdichtungsraum zwischen den Siedlungen noch vorhandenen Freiflächen unter Berücksichtigung der besonderen Entwicklung der Region zu sichern.

(...) Als „Vorranggebiet für Regionalparkkorridor“ sind die bestehenden und die geplanten Routen des Regionalparks dargestellt. Dabei handelt es sich um regionalbedeutsame Grünverbindungen für die Gliederung, Gestaltung und ökologische Verbesserung der Landschaft einschließlich des Fuß- und Radwegenetzes zur Erschließung des Erholungs- und Erlebnisraums. Die dargestellten Korridore geben die ungefähre Lage an.

Mit der Umnutzung des Bereiches werden auch Wegeverbindungen hergestellt, die die nördlich liegenden Wohnbereiche fußläufig unmittelbar an die Innenstadt anbinden. Auch die Wegeverbindung in Richtung des Victoriaparkes wird verbessert. Die Neugestaltung des Geltungsbereiches schafft Freibereiche, die der Allgemeinheit zugänglich sind und die Aufenthaltsqualität im Plangebiet deutlich verbessern.

Das Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz ist durch die vorhandenen Straßenverkehrsflächen tangiert. Eingriffe bereitet der Bebauungsplan hier nicht vor. Die Belange des vorbeugenden Hochwasserschutzes erfahren durch die vorliegende Planung keine Einschränkungen.

Wie mit dem dargestellten Bachlauf im Rahmen des Verfahrens umzugehen ist, ist mit den zuständigen Behörden zu erörtern. Nähere Erläuterungen finden sich in Kapitel 9 „Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz“.

1.8 Änderungen zur erneuten Offenlage

Aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB sowie aus neu gewonnenen Erkenntnissen ergaben sich Änderungen und Ergänzungen im Bebauungsplanentwurf. Diese finden teilweise Niederschlag in vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Stadt Kronberg im Taunus und den Investoren bzw. zwischen der Stadt Kronberg im Taunus und betroffenen Behörden und sind in den Änderungen der vorliegenden Begründung dokumentiert und durch Textrahmungen oder in der Kapitelüberschrift kenntlich gemacht.

1.8.1 Textliche Festsetzungen:

Art der Nutzung:

Präzisierend wird zur erneuten Entwurfs-offenlage festgesetzt, dass innerhalb des Sondergebietes SO 2 eine Schank- und Speisewirtschaften mit einer Gastraumfläche von max. 25 m² zulässig ist.

Festsetzungsformulierung zur 1. Offenlage	Festsetzungsformulierung zur erneuten Offenlage
Darüber hinaus sind Schank- und Speisewirtschaften mit einer Gastraumfläche von max. 25 m ² zulässig.	Darüber hinaus ist eine Schank- und Speisewirtschaft mit einer Gastraumfläche von max. 25 m ² zulässig

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen:

Die Formulierung, welche Außenwände von den Festsetzungen betroffen sind, werden genauer definiert und die betreffenden Bereiche in der Plankarte kenntlich gemacht. Umfang und Inhalt der Festsetzungen werden nicht geändert. Beachtlich ist, dass die das Sondergebiet 1 betreffenden Festsetzungen sich zwar weiterhin auf den Teilbereich Ost beziehen, hier aber aufgrund des Ausschlusses der Wohnnutzung eine Neuaufteilung stattgefunden hat und damit der betreffende Bereich über eine neue Bezeichnung verfügt.

Festsetzungsformulierung zur 1. Offenlage	Festsetzungsformulierung zur erneuten Offenlage
Teil-Sondergebiet 1c:	Teil-Sondergebiet 1a (Ost):
Für die südliche, auf der Baulinie stehende Außenwand des Gebäudes beträgt die Tiefe der Abstandsfläche 0,2 H.	Für die südliche, auf der Baulinie / Baugrenze stehende Außenwand eines Gebäudes im in der Planzeichnung markierten Bereich beträgt die Tiefe der Abstandsfläche 0,2 H. Dies gilt auch dann, wenn die Außenwand des Gebäudes von der Baugrenze abgerückt errichtet wird.
Sondergebiet 2:	Sondergebiet 2:
Für die nördliche Außenwand des Gebäudes beträgt die Tiefe der Abstandsfläche 0,2 H.	Für die, dem mit H= 0,2 markierten Bereich im SO 1a (Ost) gegenüberliegende Außenwand eines Gebäudes im SO 2

	beträgt die Tiefe der Abstandsfläche 0,2 H.
Für die südliche Außenwand des Gebäudes beträgt die Tiefe der Abstandsfläche 0,35 H.	Für die südliche / südöstliche, auf der Baulinie stehende Außenwand eines Gebäudes beträgt die Tiefe der Abstandsfläche im in der Planzeichnung markierten Bereich 0,35 H.

Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen:

Es wird präzisiert, dass Nebenanlagen im Sinne § 14 Abs. 1 BauNVO nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sind.

Festsetzungsformulierung zur 1. Offenlage	Festsetzungsformulierung zur erneuten Offenlage
Nebenanlagen im Sinne § 14 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.	Nebenanlagen im Sinne § 14 Abs. 1 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Versorgungsflächen: Es wird präzisiert, dass innerhalb des Plangebietes Versorgungsanlagen für Elektrizität (bspw. Trafostation) auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind.

Festsetzungsformulierung zur 1. Offenlage	Festsetzungsformulierung zur erneuten Offenlage
Innerhalb des Plangebietes sind Versorgungsanlagen für Elektrizität (bspw. Trafostation) zulässig.	Innerhalb des Plangebietes sind Versorgungsanlagen für Elektrizität (bspw. Trafostation) auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft:

Aufgrund der zwischenzeitlich abgeschlossenen artenschutzrechtlichen Untersuchungen können die hierin getroffenen Empfehlungen, soweit sie innerhalb des Plangebietes umgesetzt werden können, in die textlichen Festsetzungen aufgenommen werden.

Dies umfasst die textliche Festsetzung bezüglich des UV-armen Lichtes für die Außenbeleuchtung und die Beleuchtung von Werbeanlagen sowie die Ergänzung der Artenliste für Intensivgründächer hinsichtlich der Bedürfnisse des Stieglitzes.

Die aufgenommene Festsetzung bezüglich UV-armer Lichtspektren bei Leuchtmitteln im Außenbereich des Plangebietes dokumentiert bereits auf Bebauungsplanebene die umzusetzenden Maßnahmen.

Weitere notwendige Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches finden durch vertragliche Vereinbarungen zwischen der Unteren Naturschutzbehörde beim Hochtaunus-Kreis und der Stadt Kronberg im Taunus, Eingang in die Planung.

Aufnahme einer Festsetzung zur erneuten Offenlage für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB.

Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen:

Die Aufnahme der immissionsschutzrechtlichen Festsetzung stellt sicher, dass ein Konflikttransfer von der Bebauungsplanebene auf die Baugenehmigungsebene in Bezug auf den passiven Schallschutz der zu errichtenden Gebäude nicht herbeigeführt wird.

Aufnahme einer Festsetzung zur erneuten Offenlage für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. BImSchG gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen:

Die Artenliste (Kräuter / Gräser / Stauden) zur textlichen Festsetzung für die intensive Begrünung von Dachflächen innerhalb des SO 1 wurde hinsichtlich der Bedürfnisse des Stieglitz' überarbeitet und ergänzt. Weiterhin handelt es sich bei der Artenliste um eine Empfehlung.

1.8.2 Hinweise

Die Hinweise zu den Themen Denkmalschutz, Artenschutz, Immissionsschutz und dem Heilquellenschutzgebiet wurden gemäß den im Rahmen der Entwurfs-offenlage und teilweise daraus folgender Abstimmungen redaktionell überarbeitet. Der Hinweis, dass sich das Plangebiet in einem Erlaubnisfeld zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole befindet, wurde ergänzt.

1.8.3 Sonstiges

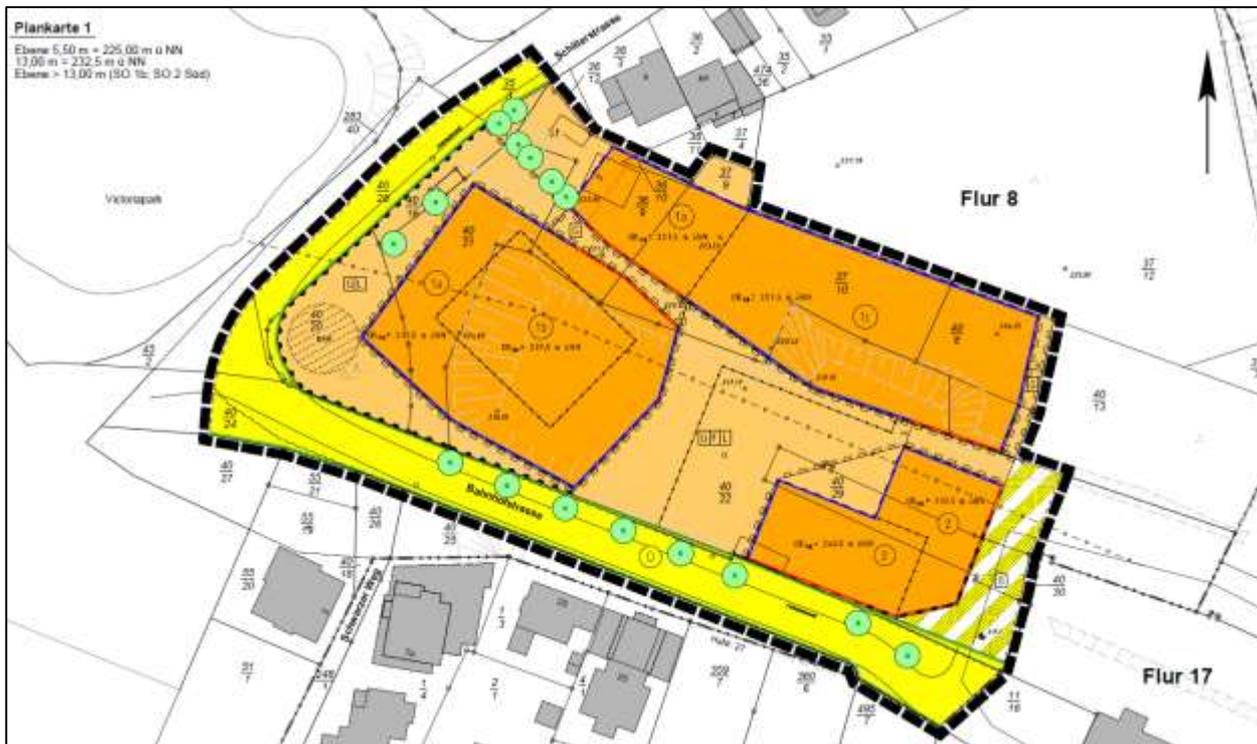
Überarbeitung der Fachgutachten (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Schalltechnische Untersuchung) sowie Erweiterung des Untersuchungsbereiches und entsprechend des Untersuchungsumfanges der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG.

1.8.4 Planzeichnung:

- Ausschluss der Wohnnutzung im östlichen Teilbereich des SO 1 durch Unterteilung des Sondergebietes und Festsetzung eines Teilsondergebietes 1a
- Aufnahme von Festsetzungen zum passiven Schallschutz: Eintragung der maßgeblichen Lärmpegelbereiche / Nacht-Isophone in die Planzeichnungen
- Kennzeichnung der Bereiche, in denen vom Bauordnungsrecht abweichende Abstandsflächenmaße gelten
- Kenntlichmachung der Lage der Tiefgarage (rein redaktionelle Änderung)
- Verdeutlichung der Einteilung der Sondergebiete durch redaktionelle Ergänzungen
- Aktualisierung des informellen Grün- und Lageplans (Ergänzung Gründach Hotel)
- Nachrichtliche Übernahme der außerhalb des Plangebietes liegenden Kulturdenkmäler Victoria-Park und Bahnhofsgebäude

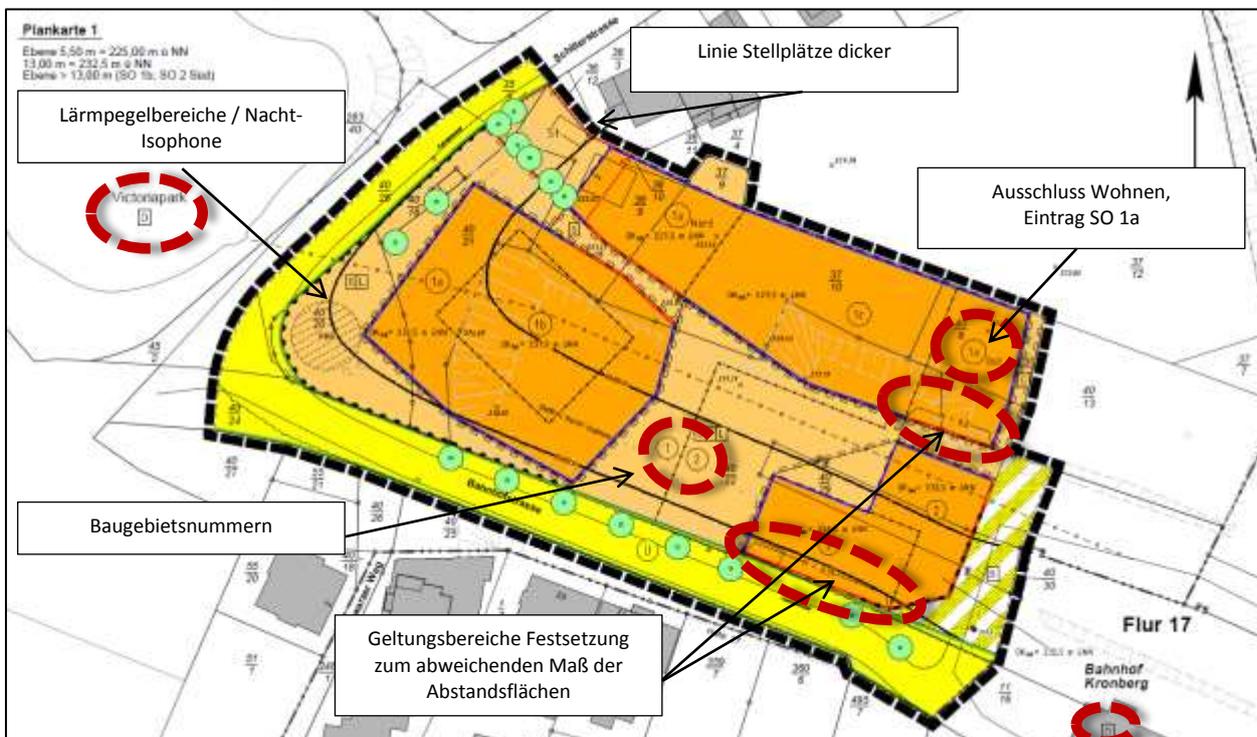
1.8.6 Änderungen zur erneuten Offenlage – Plankarte 1

Plankarte 1. Offenlage



genordet, ohne Maßstab

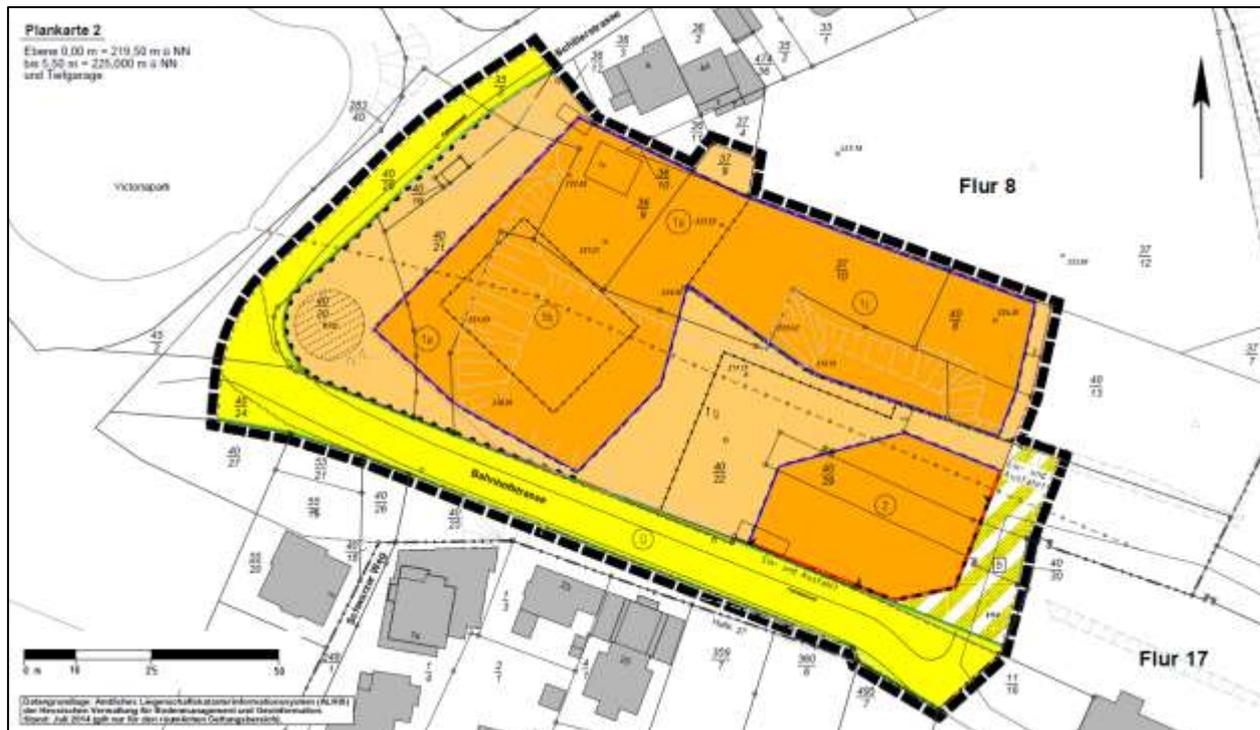
Plankarte erneute Offenlage



genordet, ohne Maßstab

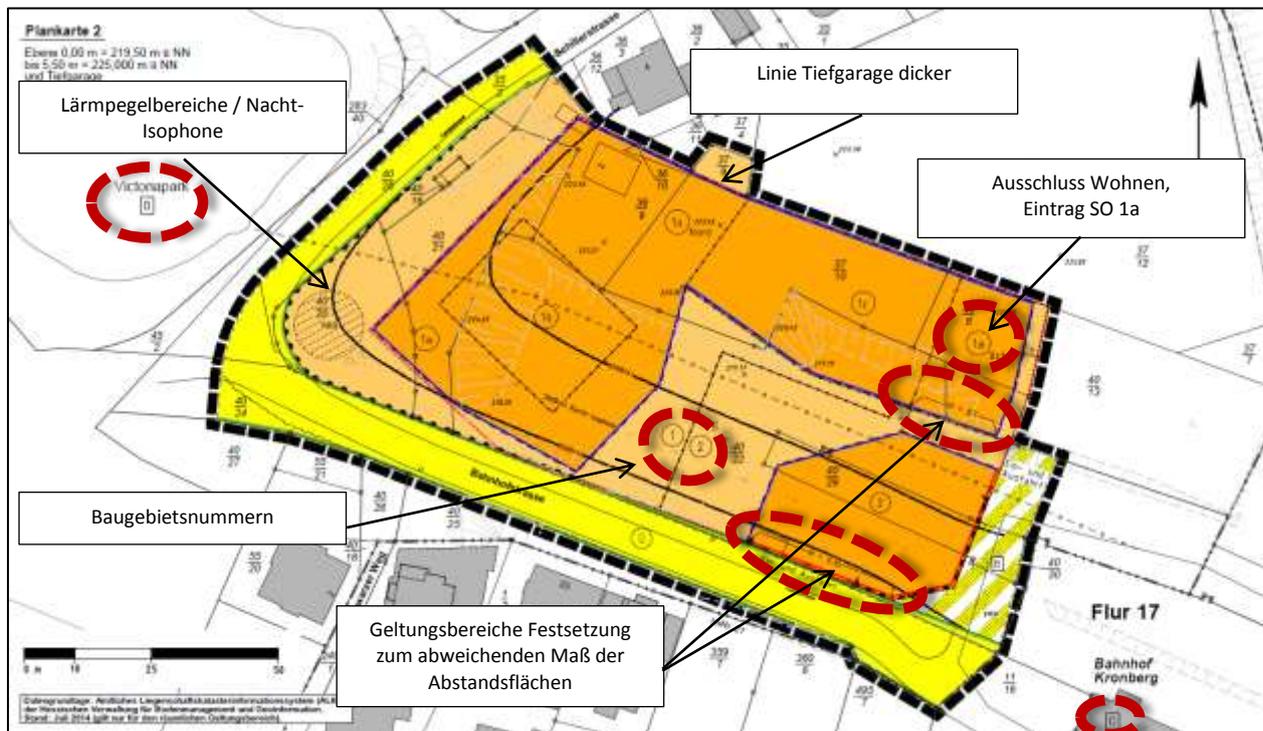
1.8.7 Änderungen zur erneuten Offenlage – Plankarte 2

Plankarte 1. Offenlage



genordet, ohne Maßstab

Plankarte erneute Offenlage



genordet, ohne Maßstab

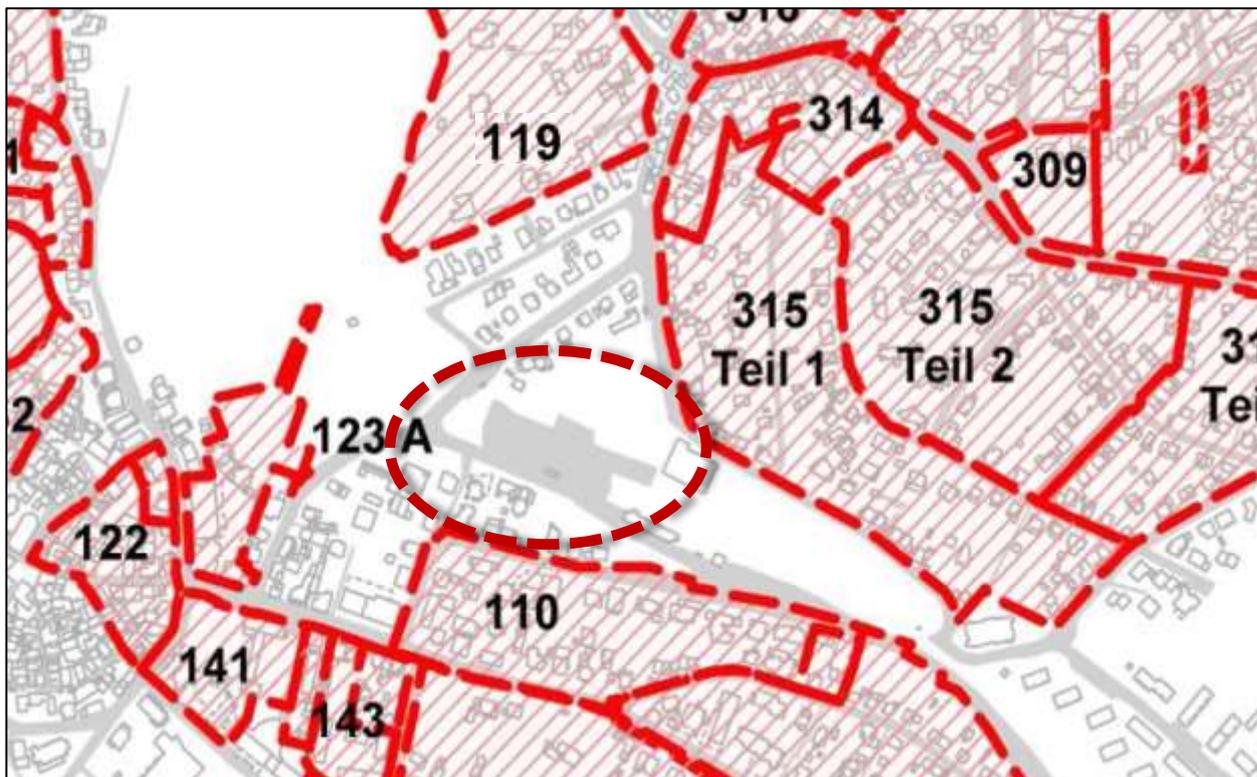
1.9 Verbindliche Bauleitplanung

Unmittelbar an den Geltungsbereich angrenzende Bebauungspläne liegen nicht vor. Die nächstliegenden Bebauungspläne sind:

- Der Bebauungsplan Nr. 119 "Schönberger Feld" wurde zwischen 1984 und 1989 aufgestellt und am 12.05.1989 rechtskräftig.
- Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 123 A "Hainstraße/Frankfurter Straße/Bleichstraße" wurde am 06.03.2002 rechtskräftig.
- Der Bebauungsplan Nr. 110 "Frankfurter Straße/Bahnhofstraße/Minnholzweg" wurde über ein bereits teilweise bebautes Gebiet gelegt. Er wurde am 11.11.1975 rechtskräftig. Dieser Bebauungsplan wurde in einem Teilbereich im Jahr 2005 geändert. Diese Änderung des Bebauungsplans wurde am 21.09.2005 rechtskräftig.
- Der Bebauungsplan Nr. 315 „Südlich der Friedrichstraße“ Teil 1 wurde zwischen 1995 und 2000 aufgestellt und trat im Mai 2000 in Kraft.

In Vorbereitung sind Aufstellungsverfahren zweier Bebauungspläne zur Herstellung des Bauplanungsrechtes für Wohnbebauung für den Bereich der Schillergärten in nördlichem Anschluss an das Plangebiet sowie im Osten des Rahmenplangebietes, südlich der Ludwig-Sauer-Straße (Baufeld V).

Angrenzende Bebauungspläne – Übersicht



Quelle. Stadt Kronberg im Taunus

genordet, ohne Maßstab

1.10 Verfahren

1.10.1 Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB

Das am 20.06.2013 verkündete Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts (BGBl. I S. 1548) ändert in Art. 1 auch das Baugesetzbuch. Ergänzt wird in den Grundnormen des § 1 Abs. 5 BauGB, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll. Bereits 2007 hatte der Gesetzgeber mit § 13a BauGB für Bebauungspläne der Innenentwicklung ein beschleunigtes Verfahren eingeführt.

Dieses Verfahren erleichtert die Aufstellung von Bebauungsplänen für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung. Vorliegend sind die allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren insofern gegeben, da es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt sowie um eine Reaktivierung innerstädtischer Flächen.

Das Verfahren nach § 13a BauGB ist darüber hinaus nur zulässig, wenn eine Grundfläche von 20.000 m² nicht überschritten wird, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne (der Innenentwicklung nach § 13a BauGB), die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind, und wenn der Bebauungsplan kein Vorhaben vorbereitet, für das die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG besteht. Das beschleunigte Verfahren ist auch ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder des Schutzzwecks der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bestehen.

Mit einem Geltungsbereich von 11.636 m² wird der Schwellenwert von 20.000 m² zulässiger Grundfläche deutlich unterschritten.

Die anschließenden Bebauungspläne wurden nicht nach § 13 a BauGB aufgestellt. Eine Prüfung im Zusammenhang darf somit entfallen.

Zwar schließen mit den Baufeldern III bis VI zu beplanende Bereiche an, allerdings sind nur für die Baufelder V und VI Bebauungspläne aufzustellen um weitere Entwicklungen zu ermöglichen.

Zur Prüfung der Zulässigkeit der Anwendung des Verfahrens nach § 13a BauGB hat die Stadt Kronberg i.T. deshalb die Flächen der Baufelder V und VI innerhalb des Rahmenplanes ermittelt und kommt auf eine Grundfläche (inkl. der vorliegenden Planung) von rd. 11.750 m². Daneben bestehen die Baufelder I, III und IV, für die keine Bebauungspläne erforderlich sind.

Baufeld I: alter Lockschuppen, wurde bereits vor einigen Jahren saniert und dient als Ausstellungsraum eines ansässigen Büromöbel-Anbieters.

Baufeld II: Kammermusiksaal und Hotel (vorliegender Bebauungsplanentwurf), Grundfläche rd. 5.750 m².

Baufeld III: Platz und Erschließungsstraße, die Erschließungsstraße wird teilweise in den Bebauungsplan des Baufeldes V integriert.

Baufeld IV: das Bahnhofsgebäude wird saniert und umgenutzt.

Baufeld V: Wohnbebauung und Gewerbe an der Ludwig-Sauerstraße, Grundfläche rd. 4.000 m²

Baufeld VI – Wohnbebauung Schillergärten und Gewerbe am Bahnhofsplatz, Grundfläche rd. 2.000 m²

UVP-pflichtige Vorhaben werden nicht vorbereitet.

Schutzgebiete i.S.d. § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB werden nicht beeinträchtigt.

Damit kann das beschleunigte Verfahren angewendet werden, d.h. von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB kann formal abgesehen werden.

Im beschleunigten Verfahren gelten nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend. Im vereinfachten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der Durchführung eines Monitorings nach § 4c BauGB abgesehen.

Die formale Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt durch Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes nebst Begründung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wird nach § 4 Abs. 2 BauGB zeitgleich zur Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

1.10.2 Verfahrensstand

Aufstellungsbeschluss gemäß **§ 2 Abs. 1 BauGB**: 17.07.2014, Bekanntmachung: 07.08.2015*

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß **§ 3 Abs. 2 BauGB**: 17.08.2015. – 18.09.2015,
Bekanntmachung: 07.08.2015*

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß **§ 4 Abs. 2 BauGB**:
Anschreiben: 11.08.2015, Frist: 18.09.2015

Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß **§ 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB**:
08.12.2015 – 23.12.2015 Bekanntmachung: 30.11.2015

Erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß **§ 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB**: Anschreiben: 04.12.2015, Frist: 23.12.2015

Satzungsbeschluss gemäß **§ 10 Abs. 1 BauGB**: 29.08.2016

*Die Bekanntmachungen erfolg(t)en in der Taunus Zeitung.

2 Inhalt und Festsetzungen

Zur Sicherung der angestrebten städtebaulich geordneten Entwicklung sind in Ausführung des § 1 Abs. 3 BauGB zeichnerische und textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan „Bahnhofsquartier Baufeld II“ aufgenommen worden.

2.1 Art der baulichen Nutzung

Grundsätzlich sind sowohl ein Konzertgebäude mit Studien- und Verwaltungszentrum, wie auch ein Hotel grundsätzlich auch in anderen Baugebieten nach BauNVO zulässig.

Aufgrund der städtebaulichen Ziele, wie sie die Stadt Kronberg i.T. im Rahmen zahlreicher Vorplanungen, welche schlussendlich in einen Architektenwettbewerb mündeten, umfassend dokumentiert hat, gelangen vorliegend zwei Sondergebiete zur Ausweisung. Die Baunutzungsverordnung sieht für diesen Planungsfall die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes vor.

Während Wohngebiete (§ 3 BauNVO: WR; §§ 4 und 4a BauNVO: WA) insbesondere dem Wohnen dienen, sind Dorfgebiete (§ 5 BauNVO) durch die Zulässigkeit der Wirtschaftsstellen von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben auszeichnen, sind Mischgebiete (§ 6 BauNVO) dadurch gekennzeichnet, dass sie eine i.d.R. hälftige Mischung aus Wohnen und Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, aufweisen. In Kerngebieten (§ 7 BauNVO) ist vorwiegend die Unterbringung von Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur zulässig. Gewerbe- und Industriegebiete (§ 8 und § 9) dienen vorwiegend der Unterbringung von Gewerbebetrieben, wobei Gewerbebetriebe in Gewerbegebieten nach § 8 BauNVO „nicht erheblich belästigend“ sein dürfen. Gemäß § 10 BauNVO sind auch Sondergebiete, die der Erholung dienen, darstellbar.

Gebiete, deren bauliche Anlagen einem gemeinsamen Zweck dienen, der eine organisatorische Zusammenfassung nahelegt und die sich von den Baugebieten nach BauNVO wesentlich unterscheiden, sind als Sonstige Sondergebiete festzusetzen. Dabei sind die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung festzulegen, weshalb der vorliegende Bebauungsplan ganz konkret festsetzt, was innerhalb der Sondergebiete zulässig ist. Andere Nutzungen bleiben somit ausgeschlossen.

Planungsorientiert werden, um die städtebaulichen Ziele zu unterstreichen und die Planung vorhabenorientiert zu betreiben, zwei Sondergebiete zur Ausweisung gebracht, wobei sich das Sondergebiet 1 in Teilsondergebiete untergliedert.

2.1.1 Sondergebiet 1 – Anlagen für musikalische Zwecke

Für das Sondergebiet 1 wird nach § 11 Abs. 2 BauNVO als Zweckbestimmung „Anlagen für musikalische Zwecke“ festgesetzt.

Das Sondergebiet dient der Unterbringung eines Konzertgebäudes sowie der Unterbringung von Studien- und Verwaltungseinrichtungen für musikalische Zwecke und gliedert sich, für eine dezidierte Verortung von Nutzungen, in drei Teilsondergebiete.

Teil-SO 1a

Zulässig sind Anlagen für musikalische Ausbildungszwecke die in einem Nutzungszusammenhang mit den Nutzungen des Teil-SO 1b stehen (bspw. Vortrags-, Prüfungs- und Audiovisionsraum, Übungs- und Unterrichtsräume) sowie Anlagen für Verwaltungszwecke der zulässigen musikalischen Ausbildungsstätte und des im Teil-SO 1b zulässigen Konzertraumes (bspw. Büro- und Besprechungsräume). Darüber

hinaus sind alle zum Betrieb der zulässigen Nutzungen des Teil-SO 1a und Teil-SO 1b erforderlichen Anlagen (bspw. Foyer und Aufenthaltsbereiche, Garderoben- und Kassenbereich, Notenarchiv, Instrumenten- und Lagerräume) zulässig.

Die zulässigen Anlagen wie bspw. Übungs- und Unterrichtsräume, Vortrags-, Prüfungs- und Audiovisionsräume stehen in einem Nutzungszusammenhang mit dem Konzertraum. Insbesondere ist während eines Konzertes die Belegung des Vortrags- und Prüfungsraumes aufgrund des Nutzungszusammenhangs nicht gegeben. Für die Verwaltung der musikalischen Institution sind Anlagen für Verwaltungszwecke wie z.B. Büro- und Besprechungsräume zulässig.

Des Weiteren sind alle Anlagen, die für den Betrieb des Konzertraumes sowie der Ausbildungs- und Verwaltungsstätte erforderlich sind, zulässig. Hierzu gehören Foyer und Aufenthaltsbereiche, Garderoben- und Kassenbereich, Notenarchiv, Instrumenten-, Lager- und Toilettenräume. Sonstige Anlagen für Ausbildungs- und Verwaltungszwecke, die nicht musikalischen Zwecken dienen, sind nicht zulässig. In Unterscheidung zu den beiden anderen Teilsondergebieten des Sondergebietes 1 sind, da nicht ausdrücklich zulässig, Konzerträume (Räume die der kommerziellen Darbietung von Musik vor Besuchern dienen) und Wohnungen unzulässig.

Teil-SO 1a (Ost): Das Teilsondergebiet 1a gelangt auch im östlichen Bereich des Sondergebiets 1 zur Festsetzung. Dies gestattet ein abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsfläche festzusetzen und schließt das Wohnen, dessen Bedürfnisse durch eine Reduzierung der Abstandsflächen hauptsächlich betroffen sind, aus.

Teil-SO 1b

Zulässig ist ein Konzertraum mit einer gleichzeitig anwesenden Besucherzahl von nicht über 550 Personen.

Indem der Bebauungsplan ein Teilsondergebiet ausweist, welches den Ausmaßen des geplanten Kammermusiksaal angepasst ist, begrenzt er die Grundfläche sonstiger zulässiger Konzerträume auf ein umgebungsverträgliches Maß. Zusammen mit der Festsetzung, dass eine Besucheranzahl von gleichzeitig 550 anwesenden Personen nicht überschritten werden darf, wird sowohl städtebaulichen (Gebäudekubatur, Stellplatzbedarf) als auch immissionsschutzrechtlichen Belangen Rechnung getragen.

Teil-SO 1c

Zulässig sind die innerhalb des Teilsondergebiets 1a zulässigen Nutzungen. Zulässig sind darüber hinaus je eine Wohnung für den innerhalb des SO 1 tätigen Hausmeister sowie für Lehrkörper, die innerhalb des SO 1 ihrer Lehrtätigkeit nachkommen.

Die Festsetzung beschränkt das hier zulässige Wohnen auf einen Teilbereich des Sondergebietes und wirkt damit einem Wohnanteil entgegen, der dem Charakter eines Sondergebietes entgegen stehen könnte.

2.1.2 Sondergebiet 2 – Businesshotel

Für das Teilsondergebiet 2 wird nach § 11 Abs. 2 BauNVO als Zweckbestimmung „Businesshotel“ festgesetzt. Das Sondergebiet dient der Unterbringung eines Hotels mit einer Gästezimmeranzahl von max. 110.

Die Bezeichnung Businesshotel dokumentiert, dass es sich bei dem Hotel um einen Beherbergungsbetrieb handelt, welcher darauf ausgelegt ist, Gästen eine Schlafstätte und ein Frühstück anzubieten. In ähnlicher Weise fungieren sog. Hotels Garni; dieser Begriff findet vorliegend allerdings keine Anwendung, da Hotels Garni als Hauptzielgruppe Handwerker auf Montagereise beherbergen, das hier entstehende Hotel aber auf die Zielgruppe der Messebesucher sowie Besucher ansässiger Unternehmen ausgerichtet ist.

Zulässig ist die Errichtung von Anlagen zur Beherbergung von Hotelgästen mit einer maximalen Anzahl von 110 Gästezimmern (Einzel-, Doppel-, Familienzimmer und Suiten) sowie an den Hotelbetrieb angegliederte Anlagen zur Nutzung durch Hotelgäste (bspw. Besprechungsraum, Fitnessraum, Frühstücksraum). Darüber hinaus sind Schank- und Speisewirtschaften mit einer Gastraumfläche von max. 25 m² zulässig. Ein Restaurant mit einer Gastraumfläche von über 25 m² ist im Hinblick auf den erforderlichen Stellplatzbedarf nicht vorgesehen.

Ziel der Planung ist nicht die Erweiterung des gastronomischen Angebotes in Kronberg durch bspw. ein Restaurant. Ermöglicht werden soll aber die Einrichtung eines Bistros, welches auch von Nicht-Hotelgästen wie Konzertbesuchern frequentiert werden kann.

Zu den zulässigen Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen, welche innerhalb des Sondergebietes möglich sind, gehören neben den Gästezimmern beispielsweise auch Speisesäle und Konferenz-, Büro-, Technik-, Angestellten-, Hausmeister-, Service- und Gepäckräume. Stellplätze und Tiefgaragen für den durch die Nutzung verursachten Bedarf zählen ebenfalls zu den zulässigen Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan sind gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO stets die Grundflächenzahl oder die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen und die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen zu bestimmen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können.

2.2.1 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen können durch die Festsetzung von Baulinien, Baugrenzen oder Bebauungstiefen bestimmt werden. Vorliegend erfolgt die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche mittels Baugrenzen, bis an die heran gebaut werden darf, sowie durch Baulinien, auf denen die Gebäude zu positionieren sind.

Die Baugrenzen und Baulinien definieren auch Teilbereiche mit unterschiedlichen Maßen zur baulichen Nutzung und werden in der Plankarte ebenebene zur Darstellung gebracht. Als Erdgeschosebene wird jene Ebene definiert, die sich auf Höhe des mittig geplanten urbanen Platzes befindet. Hier haben die planenden Architekten auch ihren Nullpunkt verortet (219,5 m ü NHN).

Im schematischen Schnitt als Ankerpunkte dargestellt sind die Höhen des Bahnhofplatzes mit 217,0 m ü NN, sowie die Schillerstraße mit einer Höhe von 225 m ü NN. Die Plankarte 2 definiert die hier vorgesehene überbaubare Grundstücksfläche bis zu einer Höhe von 5,5 m über dem definierten Nullpunkt.

Auf Plankarte 1 gelangen die Baukörper oberhalb des Erdgeschosses ab einer Höhe von 225,00 m ü NN zur Darstellung. Hier zeigt sich auch deutlich der querende Weg, welcher sich im Teil-SO 1a zwischen dem Baukörper bewegt.

2.2.2 Baulinie

Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

Die Festsetzung der Baulinien stellt sicher, dass die Gebäudeaußenkanten sich an den festgesetzten Stellen finden und so den Freiraum definieren.

Mit den festgesetzten Baulinien soll das Ziel des städtebaulichen Entwurfes, spannungsreiche räumliche Abfolgen von gefassten Plätzen und engen verdichteten Gassen zu schaffen, Rechnung getragen werden. Dabei wurden lediglich dort Baulinien festgesetzt, die für die Erreichung des Zieles unerlässlich schienen. Für das Hotelgebäude bedeutet dies die klare Ausbildung einer straßen- und platzbegleitenden Bebauung sowie die Ausprägung der Eckstruktur am Eingang des Bahnhofsplatzes. Ein Zurücktreten des Baukörpers ist städtebaulich nicht gewollt, zumal dieser gemeinsam mit einem zukünftig nördlich des Platzes entstehenden Gebäudes die Platzkanten definiert (Die nördliche Bebauungskante entsteht im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans „Schillergärten“). Die im Osten des SO 1 festgesetzten Baulinie bereitet die Bauflucht für die künftige nördliche Platzkante vor, wird allerdings nur in Plankarte 2 (Darstellung ab Ebene 5,50 m) festgesetzt, da eine mögliche Zufahrt zur Tiefgarage innerhalb des Teil-SO 1c eine gewisse Flexibilität erfordert, die über eine Baulinie im Bereich des Erdgeschosses nicht gegeben wäre. Weiterhin wird die Wegeführung vom Bahnhofsplatz durch das Gebiet in Richtung Victoriapark unter der Prämisse der Gassenbildung durch die Baulinien im SO 1 räumlich definiert.

2.2.3 Baugrenze

Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden. Die Anordnung der überbaubaren Grundstücksfläche orientiert sich an der Kubatur der im Rahmen der Vorplanungen entwickelten Gebäudeaußenmaße auf verschiedenen Ebenen. Es gelangt eine Baugrenze zur Festsetzung, die das sog. „Baufenster“ bildet, innerhalb dessen die Gebäude zu platzieren sind.

Beachtlich ist, dass die Baugrenzen teilweise das zulässige Abstandsmaß nach Hessischer Bauordnung (HBO) unterschreiten. Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Bebauungsplan die Maßgaben der HBO außer Kraft setzt. Die Abstandsregelungen der HBO gelten fort, sofern keine davon abweichende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen werden (s. Kapitel 2.3. „Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen“).

Die Baugrenzen umfassen alle baulichen Anlagen im Sinne von Hochbauten. Die Straße als öffentliche Fläche und der Bahnhofsvorplatz können bis zu ihrer Hälfte für die Berechnung der Abstandsflächen herangezogen werden. Nördlich sieht die Architektenplanung unterirdische (aus Sicht der nördlich anschließenden Bebauung) Baukörper vor. Diese entfalten keine Abstandsflächen nach Norden auf die Nachbargrundstücke, weshalb auf einen Abstand zur Grundstücksgrenze verzichtet werden darf.

2.2.4 Grundfläche (GR)

Die Grundfläche gibt an, wie viel Quadratmeter Grundstücksfläche durch im Wesentlichen oberirdische Anlagen überbaut werden darf.

Dabei sieht die vorliegende Planung, analog zu den überbaubaren Grundstücksflächen, für das Sondergebiet 1 eine Grundfläche von nicht mehr als 4.640 m² vor, während sich das Hotel innerhalb des Sondergebiets 2 auf nicht mehr als 1.110 m² erstrecken darf. Die Festsetzung zulässiger Grundflächen dokumentiert die städtebaulich relevante Entwicklung der baulichen Anlagen in ihrer Ausdehnung und trägt dazu bei, die visuell wirksamen baulichen Anlagen bemessen und bewerten zu können.

Bei der Festsetzung der zulässigen Grundfläche wird nicht verkannt, dass die bauliche Ausnutzung im Einklang mit den städtebaulichen Zielen einen hohen Versiegelungs- bzw. Bebauungsgrad bedingt. Die Planungen sehen die Anordnung einer Tiefgarage vor und die Anlage von urbanen, steinernen Plätzen im Übergang zum öffentlichen Raum. Deshalb wird festgesetzt, dass die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird bis zu einer Grundfläche von 6.600 m² innerhalb des Sondergebiets 1 und bis zu einer Grundfläche von 2.050 m² innerhalb des Sondergebietes 2 überschritten werden darf.

Mit der zulässigen Überschreitung der festgesetzten Grundfläche überschreitet der Bebauungsplan die nach § 17 BauNVO genannte zulässige Grundflächenzahl für ein Sondergebiet. Während das Sondergebiet SO 1 „Anlagen für musikalische Zwecke“ über einen Grünflächenanteil verfügt, stellt sich das SO 2 „Hotel“ als vollständig in den urbanen Raum eingebettet dar. Das Überschreiten der zulässigen Obergrenze nach § 17 BauNVO ist städtebaulich begründbar, da mit dem thematisierten Wunsch nach der Schaffung urbaner Stadträume und der Installation übergeordneter Nutzungen an dieser Stelle im Stadtgefüge auf begrenztem Raum ein hoher Versiegelungsgrad einher geht.

Verursacht wird der Versiegelungsgrad nicht alleine durch die aufgehenden Baukörper, sondern durch die Errichtung einer Tiefgarage zur Unterbringung der planinduzierten Pkw. Das Unterbauen des Plangebietes mit einer Tiefgarage bedingt zwar einen hohen Grad der Versiegelung, allerdings ist bereits auf Ebene des Bebauungsplanes dafür Sorge zu tragen, dass die notwendigen Stellplätze, welche sich aus den zulässigen Nutzungen ergeben, innerhalb des Plangebietes darstellbar sind und die Planung nicht dazu beiträgt die Situation des ruhenden Verkehrs im Umfeld negativ zu verändern.

Das städtebauliche Ziel der Ausbildung einer Landmarke und der Schwerpunktsetzung hinsichtlich überregional bedeutsamer Nutzungen durch die Kronberg Academy in Zusammenspiel mit einem Hotel wurde gerecht mit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und den Auswirkungen auf die Umwelt abgewogen. Eine Beeinträchtigung der nachbarschützenden Belange ist durch eine Überschreitung der in § 17 BauNVO vorgegebenen GRZ nicht zu erkennen, da im Wesentlichen öffentliche Verkehrsflächen angrenzen und die betroffenen privaten Nachbarn nicht durch aufragende Gebäudeteile in unzumutbarem Abstand gestört werden. Eine Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung benachbarter Grundstücke ist durch die Planung aufgrund der restriktiven Höhenfestsetzungen nicht zu besorgen. Unversiegelte Grundstücksflächen sind i.d.R. begrünt und dienen der Versickerung von Oberflächenwasser. Dieser Verlust der Bodenfunktion wird ausgeglichen, indem der Bebauungsplan Dachbegrünungen festsetzt. Unverschmutztes Regenwasser wird dem Westerbach zugeführt.

Die These, dass die Plangebietsfläche einer hohen Versiegelung zugeführt werden darf wird auch dadurch gestützt, dass sich in unmittelbarem Anschluss westlich der innerstädtische Victoriapark mit seiner großen Freifläche erstreckt.

2.2.5 Bauweise

In einem Bebauungsplan kann die Bauweise als offene oder geschlossene Bauweise festgesetzt werden. In der offenen Bauweise sind Gebäude bis zu einer Länge von 50 m zulässig, sie sind mit seitlichem Grenzabstand zu errichten. In der geschlossenen Bauweise werden die Gebäude regelmäßig ohne seitlichen Grenzabstand errichtet.

Eine Bauweise wird vorliegend für das Sondergebiet differenziert nach den vorgesehenen Nutzungen festgesetzt. Dabei gilt für das Sondergebiet 1 (Anlagen für musikalische Zwecke) die abweichende Bauweise d.h., es gilt die offene Bauweise mit der Maßgabe, dass die Gebäude länger als 50 m sein dürfen.

Für das Sondergebiet 2 (Business Hotel) wird keine Bauweise festgesetzt, sie ergibt sich abschließend aus der überbaubaren Grundstücksfläche.

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt durch Baugrenzen bis an die heran gebaut werden darf und Baulinien, auf die gebaut werden muss. Zudem wird an dieser Stelle auf die Regelung des § 23 Abs. 5 BauNVO hingewiesen.

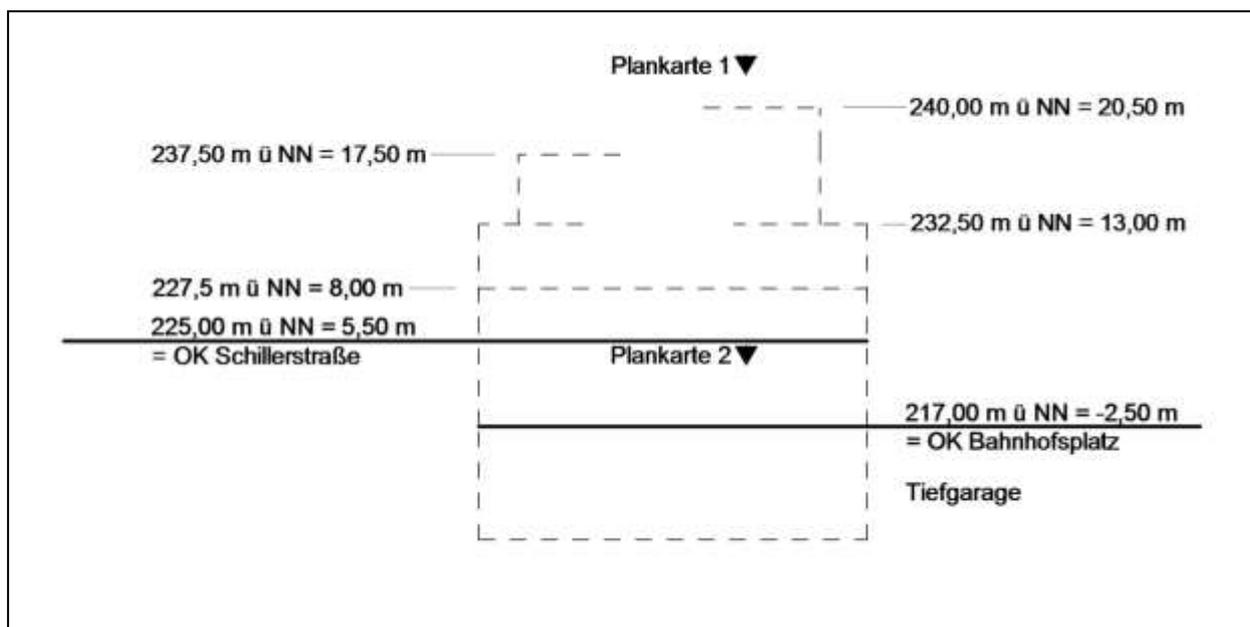
2.2.6 Höhe der Gebäude

Zur Steuerung des Maßes der baulichen Nutzung wird die absolute Höhe der Gebäude in Metern über Normalnull (m ü NN) festgesetzt. Auf die Festsetzung von zulässigen Vollgeschossen wird verzichtet, da sich der Kammermusiksaal und das Studien- und Verwaltungszentrum durch unterschiedliche Raumhöhen auszeichnen. Entsprechend der Architektenentwürfe wird eine differenzierte Höhenfestsetzung getroffen, die die Höhenentwicklung der geplanten Gebäude abbildet. Auch für das Teilsondergebiet Hotel wird eine gesonderte Höhenfestsetzung entsprechend den Entwürfen getroffen. Die festgesetzte Höhe darf nicht überschritten werden und umfasst auch vorgesehene Staffelgeschosse (Staffelgeschoss im Sinne eines Nicht-Vollgeschosses).

Die max. zulässige Oberkante Gebäude oder Gebäudeteile (OK_{Geb}) wird in Metern über NN festgesetzt. Die differenzierten Eintragungen finden sich in der Planzeichnung.

Innerhalb des Teil - SO 1c darf, zur Aufnahme eines Pavillons, für eine Grundfläche von maximal 160 m², die Gebäudehöhe OK_{Geb} bis zu einer Höhe von 230,50 m ü NN überschritten werden.

Schematischer Schnitt



2.2.7 Tiefgarage

Die Planung sieht eine Fläche zur Unterbringung der Tiefgarage vor und setzt fest, dass die Tiefgarage dem Stellplatzbedarf aller im Plangebiet ansässigen Nutzungen dient. Dass die insgesamt mögliche Stellplatzanzahl durch die Verwirklichung lediglich eines SO beansprucht würde, mit der Folge, dass für die zeitlich nachfolgend umgesetzte Nutzung im benachbarten SO kein Stellplatznachweis mehr geführt werden könnte (sog. "Windhundrennen"), steht dabei nicht zu befürchten. Die Darstellung der Sonderge-

bierte ist so gewählt, dass die für die zugelassenen Nutzungen benötigten Stellplätze auch innerhalb des jeweiligen Sondergebietes nachgewiesen werden können.“

Darüberhinaus handelt es sich vorliegend um eine mit allen Planbeteiligten abgestimmte Planung, der Bebauungsplan steht jedoch auch getrennten Zufahrten und Tiefgaragen nicht entgegen. Zur räumlichen Begrenzung der Tiefgaragen setzt der Bebauungsplan fest, dass diese nur innerhalb der hierfür gekennzeichneten Flächen zulässig sind.

2.3 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Gemäß § 6 der Hessischen Bauordnung (HBO) sind „vor den oberirdischen Außenwänden von Gebäuden [...] Flächen von oberirdischen Gebäuden sowie von Anlagen und Einrichtungen freizuhalten (Abstandsflächen). Die Abstandsflächen müssen auf dem Grundstück selbst liegen.

Festsetzungen eines Bebauungsplans über die Bauweise (§ 22 BauNVO) oder von Baulinien (§ 23 Abs. 2 Satz 1 BauNVO) können, wie vorliegend, aber eine Grenzbebauung erfordern, sodass der Nachweis der Abstandsflächen nicht auf dem Grundstück zu führen sein kann. Für diesen Fall sagt der Gesetzgeber: [Sie] *Abstandsflächen* dürfen auch auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte.

Sondergebiet / Bahnhofstraße

Zur Ausbildung der städtebaulich vorgesehenen Landmarke ist für das Hotel zur Bahnhofstraße hin ein sechsgeschossiger Gebäudekörper vorgesehen, welcher sich zum Bahnhofsvorplatz auf vier Geschosse abstaffelt. Unmittelbar an der Grenze zum öffentlichen Raum errichtet, entfaltet das Hotelgebäude seine Abstandsflächen nach außen in den öffentlichen Raum hinein. Grundsätzlich ist, wie oben erläutert, eine Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Abstandsflächen bis zu deren Mitte zulässig. Die Inanspruchnahme nur der Hälfte der öffentlichen Fläche dient der Wahrung der Gleichbehandlung, um dem gegenüberliegenden Nachbarn das gleiche Recht zu ermöglichen.

Mit der Festsetzung einer Baulinie an der Grundstücksgrenze muss das Gebäude auf dieser errichtet werden, allerdings treten die Forderung der Landesbauordnung zum Nachweis der Abstandsflächen nicht zurück. Da vorliegend geringfügig mehr als die Hälfte der öffentlichen Fläche, berechnet man die Abstandsfläche des Hotels zur Bahnhofstraße hin gemäß Landesbauordnung mit $H = 0,4$ beansprucht wird, bedarf es weiterer Festsetzungen zur Gebäudehöhe an dieser Stelle. Die Überschreitung der Mitte der öffentlichen Fläche beträgt im ungünstigsten Fall rd. 0,9 (s. Abb. „Abstandsflächenberechnung Hotel“).

Das Bauplanungsrecht sieht zur Reduzierung oder Erweiterung der Abstandsflächen nach HBO verschiedene Instrumente vor. Zulässig werden diese Instrumente durch eine Öffnungsklausel in der Landesbauordnung. So kann eine Veränderung an dem Faktor vorgenommen werden, nachdem die Größe der Abstandsfläche bestimmt wird. Die Hessische Bauordnung sieht den Faktor 0,4 (multipliziert mit der Wandhöhe) vor.

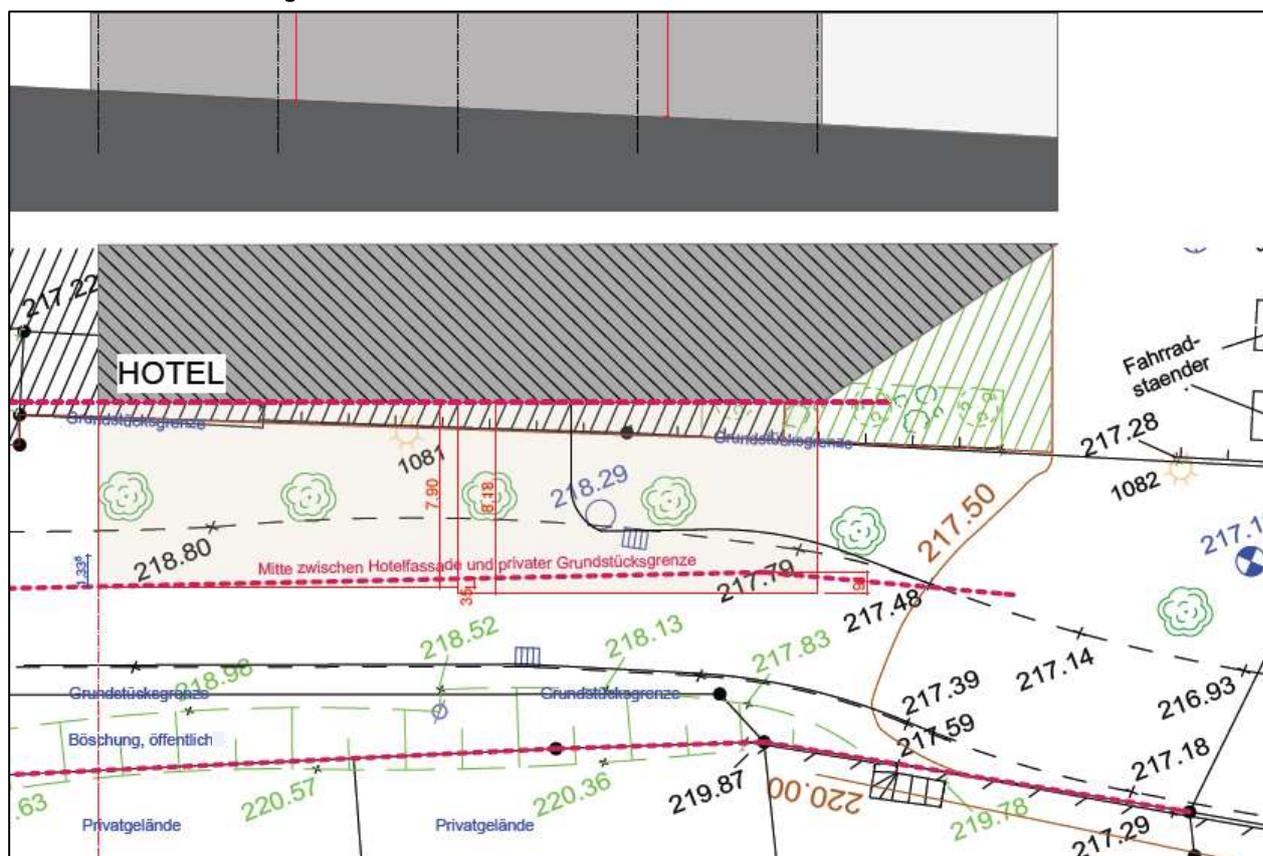
Für die südlichen, der Bahnhofstraße zugewandte Fassadenseiten setzt der Bebauungsplan fest, dass die Tiefe der Abstandsfläche $0,35 H$ beträgt. Dies wird in den Plankarten durch einen entsprechenden Eintrag kenntlich gemacht.

Beachtlich ist, dass zwar insgesamt mehr als die Hälfte der öffentlichen Fläche durch die faktische Abstandsfläche beansprucht würde, nicht jedoch bis zur wahrnehmbaren Mitte der Flächen, nämlich der Fahrbahnmitte. Beachtlich ist auch, dass die Abstandsflächen potenzieller Gebäude auf den gegenüber liegenden Grundstücken keine Überlagerung mit den realen maximal möglichen Abstandsflächen des Hotels hervorrufen würden.

Die vom Gesetzgeber eingeräumte Gestaltungsfreiheit im Rahmen der städtebaulichen Planung wird vorliegend genutzt, um der besonderen Lage und städtebaulichen Zielsetzung des Projektes Rechnung tragen zu können. Die Anordnung der Gebäude im Kontext der Umgebungsbebauung ermöglicht die Erzeugung einer Landmarke bei Wahrung einer ausreichend gewährleisteten Belichtung des umgebenden Bestandes.

Insbesondere durch die Lage des Hotels im Norden der Nachbargebäude, welche sich zudem deutlich über der Oberkante der Fahrbahn an einem Hang gebaut finden, wird sichergestellt, dass eine Belichtung und Belüftung sowohl der Bestandsgebäude als auch potenzieller neuer Gebäude südlich der Bahnhofstraße durch die geplante Bebauung nicht beeinträchtigt wird.

Abstandsflächenberechnung Hotel



Quelle, Staab Architekten, Berlin, 08.04.2015

gedreht, ohne Maßstab

Sondergebiet 1a (Ost) / Sondergebiet 2 (nördlicher Teilbereich)

Die innerhalb der mit Baugrenzen und einer Baulinie festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen der Sondergebiete 1a (Ost) und 2 zu errichtenden Gebäude unterliegen zunächst grundsätzlich den Abstandsregelungen nach Landesbauordnung.

Indem der Bebauungsplan Baugrenzen festsetzt, räumt er die Möglichkeit ein, bis an diese heran zu bauen, eine damit einhergehende zulässige Unterschreitung der notwendigen Abstandsflächen lässt sich hieraus aber nicht ableiten. Die Festsetzung einer Baulinie fordert eine Bebauung auf derselben. Beide Festsetzungen können im Vollzug nicht verwirklicht werden, sofern die Forderungen der HBO nach Abstandsflächen nicht zurück treten.

Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele bedarf es vorliegend also einer gesonderten Festsetzung welche nach § 6 Abs. 11 der Hessischen Bauordnung Vorrang vor den Maßgaben der Landesbauordnung genießt.

Die im Bebauungsplan nördlich des Hotels ausgewiesene überbaubare Fläche weist im Obergeschoss des Gebäudes eine Baulinie, aus. Die Baulinie dient der Positionierung des zwischen den Gebäuden liegenden Weges in der Höhe des lichten Raumes und stellt die Ausbildung einer wahrnehmbaren Raumkante zu zukünftigen Nachbargebäuden sicher (zur Begründung der Baulinie im Obergeschoß und dem Verzicht einer Baulinie in der Erdgeschossebene s. Kap. 2.2.2 „Baulinie“).

Eine Überlagerung der Abstandsflächen dieses Gebäudes mit den Abstandsflächen des Hotels ist absehbar.

Der enge Bezug des Bebauungsplanes zu einem konkreten Vorhaben und der damit dokumentierte gestalterische Wille der Stadt Kronberg gestatten es gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB festzusetzen, dass vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen zulässig sind. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB gilt daher, dass für das Sondergebiet Hotel die Tiefe der Abstandsfläche für die nördliche Außenwand des Gebäudes, welche dem mit $H=0,2$ markierten Bereich im SO 1a (Ost) gegenüberliegt, $0,2 H$ beträgt. Wesentlich wird dies im Bereich der nördlichsten Baugrenze, da hier durch die Festsetzung das künftige Nachbargrundstück betroffen ist.

Analog hierzu gilt deshalb, dass innerhalb des Teil-Sondergebietes 1a (Ost) die Tiefe der Abstandsfläche in Richtung des Sondergebietes Hotel $0,2 H$ beträgt: Für die südliche, auf der Baulinie / Baugrenze stehende Außenwand eines Gebäudes beträgt die Tiefe der Abstandsfläche $0,2 H$.

Dies gilt auch dann, wenn die Außenwand des Gebäudes von der Baugrenze abgerückt errichtet wird.

Einer allgemeinen Reduzierung der Abstandsflächen innerhalb der Teilsondergebiete bedarf es nicht. So sind die Abstandsflächen nach Osten zum Bahnhofsvorplatz hin im Wesentlichen gemäß Landesbauordnung vollumfänglich auf Bauantragsebene nachzuweisen.

Der Festsetzungen bedarf es, da ohne weitere Regelungen angenommen werden kann, dass die überbaubaren Grundstücksflächen der sich gegenüberliegenden Sondergebiete Teil-SO 1a (Ost) und SO 2 im Konflikt zu den zulässigen Höhenfestsetzungen stehen und eine Bebauung beider Flächen vollumfänglich nicht möglich wäre, was ein sog. „Windhundrennen“ auslösen könnte. Der Verweis auf die Bauantragsebene und die einvernehmliche Planung sei zwar gestattet (Vorgesehen ist zunächst die Errichtung des Hotels. Perspektivisch soll das Studien- und Verwaltungszentrum erweitert werden können. Dabei ist die Errichtung einer geschlossenen Wand auf der Baulinie vorgesehen, während die Belichtung über Innenhöfe / Lichtschächte erfolgen soll.) Jedoch ist die Stadt Kronberg i.T. aufgefordert im Rahmen ihrer Bauleitplanung planinduzierte potenzielle Konflikte zu erkennen und zu lösen, weshalb eine Reduzierung der Abstandsflächen vorgenommen wird. Betroffen hiervon sind allein die zukünftigen Nutzer, welche diesem Vorgehen im Rahmen der gemeinsamen Planungen zugestimmt haben.

Darüber hinaus betrifft die Regelung nur Gebäude(teile) die nicht der Wohnnutzung dienen. Dass das Wohnen einem besonderen Schutzanspruch unterliegt, ist unbestritten. Unbestritten ist aber auch, dass Nicht-Wohnnutzungen einem geringeren Schutzanspruch unterliegen. So nimmt die Landesbauordnung Hessen an, dass eine Abstandsfläche von $0,2 H$ in Gewerbegebieten ausreichend bemessen ist den zu schützenden Belangen Rechnung zu tragen. Davon darf für die gegenständliche Planung ebenfalls ausgegangen werden.

Für die weiteren Baulinien innerhalb des Teil-SO 1a (West; vgl. Plankarte 1) sind abweichende Regelungen zur Landesbauordnung nicht notwendig, da es sich bei den aufgehenden Bauten um Bauteile des gleichen Gebäudes handelt. Abstandsflächen werden hier insofern nicht notwendig.

Für die im Bebauungsplan festgesetzten Tiefen der Abstandsflächen ist die Definition von H der Landesbauordnung (§ 6) zu entnehmen:

„Die Tiefe der Abstandsfläche bemisst sich nach der Wandhöhe; sie wird rechtwinklig zur Wand gemessen. Als Wandhöhe gilt das Maß von der Geländeoberfläche bis zur Schnittlinie der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Abschluss der Wand; bei gestaffelten Wänden gilt dies für den jeweiligen Wandabschnitt. Bei geneigter Geländeoberfläche oder bei geneigtem oberem Wandabschluss kann die mittlere Wandhöhe (Wandfläche geteilt durch größte Wandbreite) zugrunde gelegt werden; für die Mittelung sind Wandabschnitte bis zu einer Länge von 16 m zu bilden. Als Wand gelten

1. Dachaufbauten in Verlängerung der Außenwand und mit Rücksprung bis zu 0,50 m hinter die Außenwand,
2. Dachaufbauten, wenn deren Gesamtbreite je Dachfläche zusammen mehr als die Hälfte der Breite der darunterliegenden Außenwand beträgt, und
3. Dächer und Dachteile mit einer Dachneigung von mehr als 70 °.

Zur Wandhöhe werden zu einem Drittel hinzugerechnet:

1. Dächer und Dachteile mit einer Dachneigung von mehr als 45 ° bis 70 °,
2. Dachaufbauten auf Dächern und Dachteilen bis zu 45 ° Dachneigung, wenn deren Gesamtbreite je Dachfläche zusammen mehr als ein Fünftel, jedoch nicht mehr als die Hälfte der Breite der darunterliegenden Außenwand beträgt.

Das sich ergebende Maß ist H.“

2.4 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

Die Planzeichnung des Bebauungsplanes kennzeichnet in der Plankarte 1 Flächen als mit Geh-, Fahr-, und Leitungsrechten belegt und definiert, wobei Teilbereiche mit drei Rechten belegt werden, andere nur mit einem oder zwei Rechten.

Beachtlich hierbei ist, dass der Bebauungsplan die bauordnungsrechtlichen Grundlagen für eine dingliche Sicherung der Rechte durch Grundbucheintrag vorbereitet, selber aber keine verbindliche Sicherung derselben darstellt.

Zwischen den geplanten Nutzungen soll ein gemeinsamer, halböffentlicher Platz entstehen und ein Weg von Ost nach West queren sowie nach Norden aus dem Plangebiet heraus führen. Unmissverständlich wird aber die Fläche den Teilsondergebieten zugeordnet und bleibt innerhalb des Baugebiets nach BauNVO. Diese Fläche mit öffentlichem Charakter ist folglich mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu versehen.

Des Weiteren soll den jeweilig angrenzenden Nachbarn der beiden Sondergebiete im Bereich des mittigen Platzes jeweils gegenseitig ein Überfahrrecht eingeräumt werden. Über diesen Platz hinaus gilt das Fahrrecht auch für den Bereich der Ein- und Ausfahrt im Norden des SO 2 zu Gunsten des Nachbarn des SO 1. So setzt der Bebauungsplan entsprechend zeichnerisch fest, dass das Fahrrecht nur im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen aus Plankarte 1 und 2 oberhalb der Tiefgaragenfläche gilt.

Das Führen von Leitungen und das Befahren der Fläche zwischen den Baukörperteilen des Sondergebietes 1 soll nicht vorbereitet werden, ebenso wenig das Befahren und Führen von Leitungen im östlichen Bereich des Sondergebietes 1.

2.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Die Anlockwirkung künstlicher Lichtquellen birgt insbesondere für Insekten mehrere, oft tödliche Gefahren. Darüber hinaus führt künstliches Licht zu gesteigerter Flugaktivität und zu unnatürlich verlängerten Aktivitätszeiten der Insekten (durch diesen unnötigen Energieverbrauch und die damit einhergehende Erschöpfung gehen viele Individuen zugrunde). Auch die Nachtruhe bzw. die Aktivität von nachtaktiven Tieren kann durch Leuchtmittel gestört werden, weshalb, eine UV-arme Beleuchtung festgesetzt wird.

Die Wahl des Leuchtmittels bestimmt das emittierte Lichtspektrum und damit in besonderem Maße die Anziehungskraft der Lichtquelle auf Insekten. Es sollen daher Leuchtmittel eingesetzt werden, bei denen der Ultraviolett- und Blauanteil im Lichtspektrum möglichst gering ist: Zur Beleuchtung der Außenbereiche/Werbeanlagen sind Natriumdampf-(Nieder-) Drucklampen mit UV-armen Lichtspektren und geschlossenem Gehäuse oder LED-Lampen zu verwenden, deren Anlockung auf Insekten gering ist.

Mit der Festsetzung wird die Störfunktion der von der Siedlung ausgehenden Beleuchtung auf Vögel und Fledermäuse in den umliegenden Flächen und die Anlockwirkung auf Insekten vermindert.

2.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. BImSchG gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Zum Schutz der vorbereiteten Nutzungen gegen Immissionen aus dem vorhandenen Verkehrslärm setzt der Bebauungsplan Schalldämmwerte für Außenbauteile in Abhängigkeit gutachterlich ermittelter Lärmpegelbereiche fest.

Da Schlaf- und Kinderzimmer einem besonderen Schutzanspruch unterliegen, trifft der Bebauungsplan hierfür gesonderte Festsetzungen zu den schalldämmenden Lüftungseinrichtungen.

Um im Vollzug Gebäude zu errichten, die den immissionsschutzrechtlichen Belangen gerecht werden, enthalten die Festsetzungen Bestimmungen, die abweichende Lärmpegelbereiche erfassen. Hierbei sollen die planinduzierten Immissionen Berücksichtigung finden bzw. die abschirmende Wirkung von (zukünftigen) Gebäuden, sodass die festgesetzten Lärmpegelbereiche im Vollzug sowohl unter- als auch überschritten werden könnten. Entscheidend ist, dass bei der Errichtung von Gebäuden stets der Nachweis über die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben sowohl nach innen als auch in ihrer Wirkung nach außen, erbracht werden muss.

Die der Planung zugrunde liegende DIN Vorschrift kann bei der Stadtverwaltung Kronberg, Katharinenstraße 7, 61476 Kronberg im Taunus im Fachreferat Stadtplanung während der üblichen Dienststunden sowie nach Vereinbarung eingesehen werden.

2.8 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Dachbegrünung: Aus gestalterischen Gründen und um die Idee des fließenden Landschaftsüberganges aus dem durchgeführten Wettbewerb auf die Ebene des Bebauungsplanes zu übertragen sowie aus naturschutzfachlichen Gründen und zum Ausgleich eines insgesamt hohen Versiegelungsgrades im Plangebiet wird festgesetzt, dass die Dachflächen flach geneigter Dächer (Dachneigung $\leq 10^\circ$) eines Gebäudes zu begrünen sind. Eine vollständige Begrünung wird dabei nicht festgesetzt, um dem Vollzug Raum für die Installation von bspw. technischen Anlagen bzw. die Anbringung anderer Materialien zur Dachgestaltung zu lassen.

Während innerhalb des Teil-SO 1 insbesondere gestalterisch- städtebauliche Gründe im Focus stehen, dient die Dachbegrünung im Teil-SO 2 im Wesentlichen naturschutzfachlichen und wassertechnischen Belangen. Für das Teil-SO 1 sieht die Planung entsprechend die intensive Begrünung der Dachflächen jenes Gebäudes vor, welches das Studien- und Verwaltungszentrum beherbergen soll und sich durch

den ebenen Übergang zu den nördlich anschließenden Gärten mit der Dachhaut des geplanten Gebäudes aus dem Hang heraus entwickelt. Ziel ist es, einen begrünten und fließenden Übergang in die Gartenbereiche aus dem Plangebiet heraus zu schaffen. Mit einem Substrataufbau von mindestens 30 cm wird gewährleistet, dass neben Gräsern auch Stauden und Kleingehölze heimisch werden. Der Begrünungsanteil von mindestens 80% der Dachflächen dient hierbei insbesondere dazu, ausreichenden Gestaltungsfreiraum zu schaffen, um den als Nicht-Vollgeschoss geplanten Pavillon auf dem Hauptgebäude mit einem filigranen Dach versehen zu können. Die Extensive Begrünung der Dachflächen des Hotels soll der Schaffung einer niedrigen Vegetationsschicht dienen, welche insbesondere als Nahrungshabitat der Avifauna dienen kann und geeignet ist, Niederschlagswasser zu speichern und / oder zu verdunsten.

Anpflanzen von Bäumen: Gemäß den Planungen der Landschaftsarchitekten werden vorliegend Bäume zur Anpflanzung festgesetzt. Dies dient insbesondere der Dokumentation, dass innerhalb des öffentlichen Raumes auch nach dem Vollzug des Bebauungsplanes Bäume vorhanden sein werden, da die derzeit vorhandenen Bäume ggf. im Rahmen der Bauarbeiten zur Errichtung der geplanten Gebäude nicht erhalten werden können. Die Festsetzung stellt sicher, dass die Allee als solche dauerhaft Bestand haben wird. Da die genauen Baumstandorte zum jetzigen Planungsstand noch nicht genau definiert sind, ist ein Verschieben der Baumstandorte um bis zu 3 m zulässig.

Grundstücksfreiflächen: Um ein Mindestmaß an Begrünung außerhalb über- oder unterbauter Flächen zu gewährleisten wird festgesetzt, dass innerhalb des SO 1 mindestens 250 m² Grundstücksfreifläche zu begrünen sind.

Artenlisten: Die in der Plankarte vermerkten Artenlisten sind nicht abschließend und als Empfehlung zu verstehen. Die dienen dem Vollzug bei der Auswahl der anzupflanzenden Gehölze und Pflanzen.

3 Notwendige Stellplätze

Die Stellplatzsatzung der Stadt Kronberg i.T. in der Fassung der 3. Änderung vom 17.12.2004 findet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit der Maßgabe Anwendung, dass die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze gemäß § 3 Abs. 1 der Stellplatzsatzung um 25% gegenüber der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung reduziert wird.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Kronberg ermöglicht Abweichungen von den festgelegten Richtwerten, wenn bei dem jeweiligen Vorhaben ein Mehr- oder Minderbedarf festzustellen ist (§ 3 Abs. 1). Eine Minderung des Stellplatzangebotes um 25% ist auf Grund des guten ÖPNV Angebotes mit dem S-Bahn-Haltepunkt und dem Verknüpfungspunkt mit allen Stadtbuslinien sowie auf Grund der Nähe zum Stadtzentrum lt. Gutachter (s. Verkehrsuntersuchung, R+T Ingenieure) vertretbar.

Für die festgesetzten Nutzungen errechnet sich nach Anlage 1 der Stellplatzsatzung ein theoretischer Bedarf von insgesamt 185 Stellplätzen. Diese Rechnung setzt sich folgendermaßen zusammen:

Hotel	55 Stellplätze	(1 Stpl. je 2 Hotelzimmer)
Hotel (Bistro)	3 Stellplätze	(1 Stpl. 10m ² Gastraumfläche)
KMS	110 Stellplätze	(1 Stpl. je 5 Sitzplätze)
SVZ	17 Stellplätze	(davon 14 für Verwaltung + 3 für Wohnen)

Nach der o.g. Festsetzung wären demnach rechnerisch 139 Stellplätze erforderlich.

Die Planung sieht derzeit ausreichend Stellplätze im Plangebiet vor, wobei der Bebauungsplan mit der ausgewiesenen Tiefgaragenfläche die Möglichkeit nicht verwehren möchte für rd. 180 Stellplätze Raum zu bieten. Weitere rd. 10 oberirdische Stellplätze werden im Norden im Bereich der Schillerstraße ausgewiesen.

4 Bauordnungsrechtliche Vorschriften

Auf der Grundlage der Ermächtigung des § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 HBO sind Gestaltungsvorschriften in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Diese dienen der Dokumentation der im Rahmen des Wettbewerbs entwickelten gestalterischer Ideen und sollen deren Umsetzung im Vollzug sicherstellen.

4.1 Dächer

Innerhalb der Teil SO 1c und 1a Nord und Ost und innerhalb des SO 2 sind nur Flachdächer bis zu einer Dachneigung von 10° zulässig. Im Übrigen sind auch andere Dachformen zulässig.

Zulässig sind Glas-, Grün- und Metaldächer.

Zulässig sind auch Dacheindeckungen mit nicht spiegelnden oder reflektierenden Dachsteinen und Ziegeln in dunkeln und roten Farbtönen (schwarz, braun, anthrazit, dunkelrot).

Um hier der Architektur ausreichend gestalterischen Freiraum zu geben, sind die Festsetzungen zur Dachgestaltung so gefasst, dass sich die aktuelle Planung wieder findet und gleichzeitig weitere Varianten zulässig sind.

Bewusst geht der Bebauungsplan, entsprechend dem Wettbewerbsergebnis, nicht auf die Lichtabsorptionsfähigkeit der Materialien Glas und Metall ein und lässt auch spiegelnde und glänzende Ausführungen zu.

Ausgeschlossen werden aber spiegelnde und glänzende Dacheindeckungen mit anderen Materialien, welche durch ihre Fernwirkung einen ortsbildstörenden Charakter entwickeln können.

4.2 Technische Anlagen / Abfall- und Wertstoffsammelplätze

Technische Anlagen, die der Ver- und Entsorgung der Gebäudenutzungen dienen (z.B. Kühlaggregate / Wärmepumpen) sowie Abfall- und Wertstoffsammelplätze sind aufgrund ihrer funktionsgegebenen äußeren Gestaltung in die baulichen Anlagen zu integrieren bzw. bei Positionierung innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen einzuhausen bzw. zu begrünen.

Da die baulichen Anlagen innerhalb des SO 1 vollständig einsehbar sind und hier Dachaufbauten eine störende Wirkung entfalten können, wird festgesetzt, dass Dachaufbauten nur innerhalb des SO 2 zulässig sind. Dachaufbauten dürfen die realisierte Gebäudehöhe (OK Attika) um max. 1,0 m überragen. Dabei ist eine Überschreitung der festgesetzten OK_{Geb} um bis zu 1,0 m zulässig. Zur Beschränkung der Wahrnehmbarkeit der Anlagen aus dem öffentlichen Raum heraus sind Dachaufbauten allseitig um min. 2 m von den Außenwänden zurückzusetzen.

4.3 Fassaden

Die Gestaltungsvorschriften sollen sicherstellen, dass unabhängig der derzeit vorliegenden Planung auch perspektivisch die angestrebten gestalterischen Merkmale umgesetzt werden. Das Credo lautet: hochwertig, besonders, dabei zurückhaltend-elegant.

Insbesondere bewegte Putze und grelle Farben sind demnach auszuschließen, während Putzarten in heimischer, handwerksgerecht aufgetragener, geglätteter oder gescheibter Weise ebenso zulässig sind, wie Fassadenbekleidung bzw. Fassadenmaterial aus Glas, Holz, Naturstein und Metall.

4.4 Werbeanlagen

Aufgrund der Lage im Innenstadtbereich und bereits bestehenden gestalterischen Vorgaben bzw. der Absicht, gestalterische Vorgaben im Bereich der Planung umzusetzen, sind in die vorliegende Planung Maßgaben zu Gestaltung von Werbeanlagen aufgenommen worden, die insgesamt zu einem harmonischen Straßenbild beitragen sollen.

4.5 Einfriedungen

Um den öffentlichen Charakter der Planung zu stützen, dem nachbarlichen Sicherheitsbedürfnis aber nicht entgegen zu stehen, sind Einfriedungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen und zwischen den festgesetzten Sondergebieten unzulässig. Offene Einfriedungen zu sonstigen privaten Nachbargrundstücken sind nördlich der festgesetzten Stellplatzfläche bis zu einer Höhe von max. 1,5 m über der Geländeoberkante, im Übrigen nur bis zu einer Höhe von max. 1,0 m über der Geländeoberkante i.V.m. einheimischen Sträuchern oder dauerhaften Kletterpflanzen und einem Mindestbodenabstand von 15 cm zulässig.

Der Mindestbodenabstand dient ebenso gestalterischen wie auch naturschutzfachlichen Belangen: ein nicht auf dem Boden aufsitzender Zaun wirkt filigraner und weniger dominant und die Durchgängigkeit für Kleintiere bleibt erhalten.

5 Hinweise

5.1 Erneuerbare Energien und Energieeinsparung

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energien zu berücksichtigen. Den Gemeinden wurde bereits mit der BauGB-Novelle 2004 die Möglichkeit eingeräumt, mit dem Abschluss von städtebaulichen Verträgen auch die Umsetzung von energiepolitischen und energiewirtschaftlichen Vorstellungen sicherzustellen. Mit dem am 30.07.2011 in Kraft getretenen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden (BGBl. I S. 1509) wurde das BauGB zudem unter dem Aspekt des Klimaschutzes und des Einsatzes erneuerbarer Energien, der Energieeffizienz und der Energieeinsparung geändert und ergänzt. Beachtlich sind hierbei insbesondere die vorgenommene Ergänzung der Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 Abs. 5 Satz 2 und § 1a Abs. 5 BauGB), die Erweiterungen zum Inhalt der Bauleitpläne (§§ 5 und 9 BauGB) und städtebaulicher Verträge (§ 11 Abs. 1 BauGB) sowie die Sonderregelungen zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie (§ 248 BauGB).

Weiterhin kann auf die speziellen energiefachrechtlichen Regelungen mit ihren Verpflichtungen zur Errichtung und Nutzung bestimmter erneuerbarer Energien verwiesen werden, die bei der Bauplanung und Bauausführung zu beachten und einzuhalten sind. Nach § 3 Abs. 1 des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) werden die Eigentümer von Gebäuden, die neu errichtet werden, etwa dazu verpflichtet, den Wärmeenergiebedarf des Gebäudes durch die anteilige Nutzung von erneuerbaren Energien zu decken. Im Zuge der Energieeinsparverordnung (EnEV) ist zudem sicherzustellen, dass bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Gebäuden ein bestimmter Standard an Maßnahmen zur Begrenzung des Energieverbrauchs von Gebäuden einzuhalten ist.

Insgesamt wird es für zulässig erachtet, hinsichtlich der Nutzung von erneuerbaren Energien sowie der Energieeinsparung neben der Fläche für die Nahwärmeversorgung keine ausdrücklichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzunehmen, sondern vielmehr in der Plankarte und der Begründung auf die bestehenden und zudem stetig fortentwickelten gesetzlichen Regelungen in ihrer jeweils gültigen Fassung zu verweisen.

Umgang mit Niederschlagswasser

Vgl. Kapitel 9 „Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz“.

5.2 Denkmalschutz

Im direkten Umfeld des Plangebietes befinden sich zwei nach § 2 Abs. 1 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG) eingetragene Kulturdenkmäler die in der entsprechenden Denkmaltopographie Hochtaunuskreis, Wiesbaden 2013, auf den Seiten 304f und 358ff verzeichnet sind. Es handelt sich hierbei erstens um das Bahnhofsempfangsgebäude, das aus künstlerischen und geschichtlichen Gründen unter Denkmalschutz steht. Es handelt sich außerdem um den Victoriapark mit seinen Denkmälern.

Um nicht nur den reinen Substanzerhalt der denkmalgeschützten Bauten und Anlagen in Hessen zu ermöglichen, sondern darüber hinaus sowohl ihre Wirkung als den Kulturlandschaftsraum bestimmende Erinnerungszeichen zu sichern, wurde der § 16 (2) des Hessischen Denkmalschutzgesetzes geschaffen, der besagt: "Der Genehmigung der Denkmalschutzbehörde bedarf ferner, wer in der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals Anlagen errichten [...] will, wenn sich dies auf den Bestand oder das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals auswirken kann“.

Zur Prüfung eventueller Auswirkungen, wurde eine maßstabsgetreue Gebäudeabwicklung aus südlichen Richtungen, die den geplanten Konzertsaal, das Hotel und den Bahnhof nebeneinander zeigen, erstellt

und dem Landesamt für Denkmalpflege zur Bewertung vorgelegt. Des Weiteren wurden Foto-Visualisierungen sowohl vom Bereich der Bahnhofstraße zur Verdeutlichung der Blickbeziehungen zum Bahnhofsgebäude als auch aus dem oberen Victoriapark auf den Schillerweiher und damit auch auf den möglicherweise dahinter stehenden Kammermusiksaal erstellt, um zu prüfen, ob die historischen Sichtbezüge in den unteren Park und den Weiher ins Tal hinein durch den Bau gestört werden könnten. Deutlich wird, dass aus Sicht des Parkes keine visuellen Beeinträchtigungen durch den geplanten Kammermusiksaal aufgrund seiner Einbettung ins Gelände und seiner geringen Gesamthöhe entstehen.

Auch die Blickbeziehungen zum Bahnhofsgebäude werden sowohl von Westen als auch von Osten kommend völlig freigehalten. Die räumliche Distanz des Bahnhofsgebäudes mit ca. 33 m Abstand zum viergeschossigen und ca. 43 m zum sechsgeschossigen Gebäudeteil des Hotelgebäudes lässt dem denkmalgeschützten Gebäude einen aus städtebaulicher Sicht ausreichenden Wirkungsraum.

Durch die geplante Gestaltung des Bahnhofsplatzes mit einer Baumreihe und weiteren Solitären werden unterschiedliche Räume definiert. Damit erhält das Bahnhofsgebäude einen eigenständigen Wirkungsraum, der dieses gesondert zur Geltung bringt.

Zu dieser Thematik hat es bereits zwischen der Stadt Kronberg i.T. und dem Landesamt für Denkmalpflege Abstimmungsgespräche ergeben. Eine abschließende Stellungnahme des Landesamtes wird noch erwartet und den städtischen Gremien vor Beschlussfassung (Satzungsbeschluss) nachgereicht.

Zur Berücksichtigung der Baudenkmäler wurden entsprechende Hinweise aufgenommen:

Im direkten Umfeld des Plangebietes befinden sich zwei nach § 2 Abs. 1 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG) eingetragene Kulturdenkmäler.

Es handelt sich hierbei erstens um das Bahnhofsempfangsgebäude, das aus künstlerischen und geschichtlichen Gründen unter Denkmalschutz steht.

Es handelt sich außerdem um den Victoriapark mit seinen Denkmälern.

Vorhaben im Umfeld von Denkmälern können gem. § 16 Abs. 2 HDSchG genehmigungspflichtig sein.

Neben den oberirdischen Denkmälern sind aus der unmittelbaren Umgebung des Plangebiets Bodendenkmäler (§ 19 HDSchG) bekannt. Zur Sicherung dieser Bodendenkmäler wurden entsprechende Hinweise aufgenommen:

Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies gemäß § 20 HDSchG dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Abt. Archäologische Denkmalpflege) oder der unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind gem. § 20 Abs. 3 HDSchG bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige im unveränderten Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen.

Das Landesamt für Denkmalpflege ist mindestens zwei Wochen vor Beginn jeglicher Bodeneingriffe zu benachrichtigen, da nicht auszuschließen ist, dass im Bebauungsplanbereich Bodendenkmälern auftreten und ggf. eine Baubeobachtung seitens der Behörde durchzuführen ist.

5.3 Artenschutz

Damit es im Vollzug nicht aus Unwissenheit zu Verbotstatbeständen kommt, wird darauf hingewiesen, dass die Baufeldvorbereitung sowie Rückschnitte oder Rodungen von Gehölzen nur zu Zeitpunkten außerhalb der Brutzeit im Zeitraum vom 01. Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden dürfen. Vor dem Abriss von Gebäuden und dem Fällen von Höhlenbäumen ist in jedem Fall durch einen Fachgutach-

ter zu prüfen, ob hiervon geschützte Arten betroffen sind und ggf. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG eintreten.

Da das Gebiet teilweise einen alten Baumbestand (Ecke Bahnhofstraße/Schillerstraße), Hausgärten, brachgefallene Kleingartengrundstücke und Teile des Bahnhofgeländes umfasst, wurden faunistische Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien und Bilche (Haselmaus) durchgeführt. Für diese Artengruppen wurde abgeprüft, ob und inwieweit es durch das Vorhaben zu Beeinträchtigungen von rechtlich geschützten Tierarten oder ihrer Lebensstätten kommen kann.

Weitere Ausführungen hierzu finden sich im Kapitel 8 „Berücksichtigung umweltschützender Belange“.

Durch den Bebauungsplan ergeben sich nach dem aktuellen Kenntnisstand keine Hinweise auf Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG. Auch werden für die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen die Verbotstatbestände des § 44 des BNatSchG bzw. des Art. 12 FFH-RL nicht erfüllt.

Vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind für höhlenbrütenden Vögel und Fledermäuse erforderlich. Da sich die Umsetzungsorte für diese Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches im Victoria-Park befinden, wurde ein Hinweis in die Plankarte aufgenommen: „Gemäß den gutachterlichen Empfehlungen (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsbüro Holger Fischer, Linden, 01.12.2015) sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Hochtaunuskreis im Victoria-Park je 12 Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse anzubringen. Dabei sind für Fledermäuse als Quartiertypen Fledermausflachkästen und Fledermaushöhlen zu verwenden. Bei den Nisthilfen für Vögel sind neben allgemeinen Nisthöhlen auch Großraumnisthöhlen und Nischenbrüterhöhlen aufzuhängen.“

Die Umsetzung und der dauerhafte Erhalt der Maßnahmen werden mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und vertraglich zwischen der Stadt Kronberg und der Unteren Naturschutzbehörde beim Hochtaunuskreis geregelt.

Diese Regelungen finden auch Eingang in die vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt Kronberg im Taunus und den Investoren.

5.4 Immissionsschutz

Vgl. Kapitel 6 „Immissionsschutz“

5.5 Heilquellenschutzgebiet

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Zone HQS D des festgesetzten Heilquellenschutzgebietes der staatlich anerkannten „Theodorus-Quelle“. Die Ge- und Verbote der Schutzgebietsbestimmung 30.10.1985 (Verordnung zum Schutz der staatlich anerkannten „Theodorus-Quelle“, Kronberg) sind zu beachten. (StAnZ Nr. 48, Jahr 85, Seite 2175)

5.6 Überschwemmungsgebiet

Ein Teil des Geltungsbereiches wird von einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet bedeckt. Dieses erstreckt sich ausschließlich in den Straßenverkehrsflächen. Gemäß § 78 WHG sind u.a. die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen sowie das Erhöhen der Erdoberfläche untersagt.

Die Untere Wasserbehörde weist in ihrer Stellungnahme vom 04.09.2015 darauf hin, dass die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen ist gemäß §78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) untersagt

ist. Im Rahmen der Bauleitplanung ist zu der Ausweisung eines "Baugebietes" eine Zustimmung nach § 78 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden erforderlich. Für konkrete Bauvorhaben ist im späteren Bauantragsverfahren das Einvernehmen mit dem Hochtaunuskreis, Fachbereich Wasser- und Bodenschutz nach §78 Abs. 3 WHG herzustellen.

Die gegenständliche Planung bringt innerhalb des Überschwemmungsgebietes kein neues Baugebiet zur Ausweisung. Bei Baumaßnahmen innerhalb der Überschwemmungsgebietsfläche wie bspw. der Bach-Offenlegung, des Straßenumbaus im Rahmen der Erschließungsarbeiten und der Baumpflanzungen werden entsprechende Abstimmungen im Rahmen des Vollzuges mit den zuständigen Behörden erfolgen.

5.7 Erlaubnisfeld zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole

Das Regierungspräsidium Darmstadt teilt in seiner Stellungnahme vom, 28.09.2015 mit, dass sich keine aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe im Planbereich und dessen näherer Umgebung befinden. Das Gebiet wird von einem Erlaubnisfeld zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole überdeckt. Der Bergaufsicht sind jedoch keine das Vorhaben beeinträchtigenden Aufsuchungsaktivitäten bekannt.

5.8 Baumschutzsatzung

Zur Beachtung im Vollzug sei auf die Baumschutzsatzung der Stadt Kronberg im Taunus hingewiesen. Sie ist in der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung geltenden Fassung anzuwenden.

5.9 Allgemeiner Hinweis

Im Rahmen der Planung erstellte Gutachten sowie der Planung zugrunde liegende Vorschriften (DIN Vorschriften) oder Satzungen können bei der Stadtverwaltung Kronberg, Katharinenstraße 7, 61476 Kronberg im Taunus im Fachreferat Stadtplanung während der üblichen Dienststunden sowie nach Vereinbarung eingesehen werden.

6 Immissionsschutz

Durch die geplanten Nutzungen sind Immissionen zu erwarten, die auf die Nachbarschaft durch die vorgesehene Tiefgaragenzufahrt einwirken. Emittenten sind des Weiteren die Andienung von Hotel und Kammermusiksaal sowie sich im Plangebiet auf den Freibereichen aufhaltende Personen.

Auf das Plangebiet kommt es zu Geräuscheinwirkungen durch Kfz- und Schienenverkehr.

Zur Bewertung der Emissionen und Immissionen wurde ein Schallgutachten (Schalltechnische Untersuchung, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, 26.11.2015) auf Grundlage eines potenziellen Nutzungsszenarios erstellt. Aufgabe der schalltechnischen Untersuchung war die Beurteilung der Verkehrslärmeinwirkungen auf das geplante Vorhaben sowie eine Prognose der Geräuscheinwirkungen durch das geplante Vorhaben auf die Nachbarschaft.

Gebietseinordnung (Immissionsempfindlichkeit) Nachbarschaft

Die immissionsempfindliche Nachbarschaft ist an der Bahnhofstraße und der Schillerstraße angesiedelt. Während die Schillerstraße im Nordwesten im Wesentlichen von Wohnbebauung geprägt ist und in ihrer Immissionsempfindlichkeit einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) entspricht, stellt sich die Nutzung entlang der Bahnhofstraße als weniger homogen dar: Dem Plangebiet gegenüber liegend finden sich, innerhalb einer Fläche die dem sog. unbeplanten Innenbereich zugehörig ist, zwei Gebäude, die über eine Mischnutzung verfügen. In westliche Richtung schließen sich wohngenutzte Gebäude an, gefolgt von einem Hotel. Im weiteren Verlauf der Bleichstraße findet sich eine Mischung aus gewerblich genutzten Gebäuden und Wohngebäuden. Der daran anschließende Bebauungsplan „Hainstraße/Frankfurter Straße/Bleichstraße“ bringt ein Mischgebiet zur Ausweisung.

Jenseits der dem Plangebiet nächst gelegenen Gebäude (Anwesen Bahnhofstraße 23 und 25) finden sich, topografisch deutlich höher liegend als das Plangebiet, im Wesentlichen Wohngebäude. Diese orientieren sich mit ihrer Erschließung in südliche Richtung und bilden einen Nutzungszusammenhang mit dem südlich anschließenden, über den Bebauungsplan „Frankfurter Straße/ Bahnhofstraße/Minnholzweg“ – 1. Änderung festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet.

Verbindungsachse Plangebiet /Innenstadt (Bleichstraße/Bahnhofstraße)



Eigene Darstellung auf google.maps (abgerufen 16.11.2015)

Genordet, ohne Maßstab

Eine städtebauliche Zäsur, hervorgerufen durch topografische Unterschiede, trennt die Wohngebäude der Anwesen Bahnhofstraße 3 bis 19 von den Anwesen Bahnhofstraße 23 und 25 sowie den Anwesen in

Gebietseinordnung (Immissionsempfindlichkeit) Plangebiet

Mit dem untergeordneten Wohnanteil kann der Planung die Schutzwürdigkeit eines Gewerbegebiets zuerkannt werden. Der sehr geringe Wohnanteil entspricht in seiner Ausprägung dem in Gewerbegebieten zulässigen Wohnen.

Wie vorhergehend erläutert, sind für die Bewertung des Plangebietes allerdings die städtebaulich in Zusammenhang zu bringenden Straßenzüge und Quartiersstrukturen heran zu ziehen. Die das Plangebiet prägenden Strukturen entsprechen einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO 1990. Insbesondere aufgrund des südlich der Bahnhofstraße anschließenden faktischen Mischgebiets und um die vorbereitete, wenn auch untergeordnete Wohnnutzung zu würdigen, gelangt für den gegenständlichen Bebauungsplan die Bewertung der Planung als Mischgebiet zur Anwendung.

Da im Plangebiet keine Außenwohnbereiche vorgesehen sind (z. B. Gärten, Terrassen, Balkone von Wohnungen), kann an Fassaden mit Orientierungswertüberschreitungen das in der DIN 18005 /1/ formulierte Ziel "Schutz der Außenwohnbereiche" auf das Ziel "Schutz der Aufenthaltsräume" hin verlagert werden. Aufenthaltsräume in Gebäuden können wirksam durch passive Maßnahmen geschützt werden.

Nutzungsszenario und maßgebliche Lärmquellen

Grundlage für die Immissionsbetrachtung sind die Nutzungsszenarien der Investoren.

Kammermusiksaal und Studien- und Verwaltungszentrum

Der sich im westlichen Bereich des Plangebietes befindende Kammermusiksaal bildet mit seinen Vorbereichen in Richtung der Schillerstraße den Übergang zum Victoriapark. Entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze findet sich das Studien- und Verwaltungszentrum, dessen Dachfläche die nördlich daran anschließenden Gärten im Wesentlichen nicht überragt. Der Saal ist sowohl von der Schillerstraße, als auch von dem sich zwischen den Gebäuden an der Bahnhofstraße angegliederten Quartiersplatz erreichbar. Zwischen dem Kammermusiksaal und dem Studien- und Verwaltungszentrum wird die Anlieferzone für den Kammermusiksaal angeordnet, welche über den Quartiersplatz angefahren wird.

Das Parken für Kammermusiksaal und Studien- und Verwaltungszentrum wird in einer Tiefgarage untergebracht, welche über zwei Zufahrten erreichbar sein wird. Die eine Zufahrt orientiert sich zum Bahnhofsvorplatz östlich des Plangebietes, die zweite Zufahrt findet sich im Bereich des Hotels und mündet auf die Bahnhofstraße.

Immissionsquellen sind dem entsprechend die Zufahrten. Emittenten sind des Weiteren die Andienung des Kammermusiksaals sowie sich im Plangebiet auf den Freibereichen - hier ist insbesondere der Quartiersplatz in der Mitte des Plangebietes zu nennen - aufhaltende Personen.

Business-Hotel

Die Architektenplanung für das Business-Hotel sieht dessen Eingang im Bereich Bahnhofsvorplatz / Bahnhofstraße vor. Die Andienung des Hotels erfolgt über die Bahnhofstraße. Das Parken wird in der Tiefgarage untergebracht, dessen eine Zufahrt sich zum Bahnhofsvorplatz orientiert und dessen andere Zufahrt auf die Bahnhofstraße mündet.

Immissionsquellen sind dem entsprechend die Zufahrten. Emittenten sind des Weiteren die Andienung des Hotels sowie sich im Plangebiet auf den Freibereichen - hier ist insbesondere der Quartiersplatz in der Mitte des Plangebietes zu nennen - aufhaltende Personen.

Zufahrten Tiefgarage

Der Bebauungsplan setzt zwei mögliche Zufahrten zur Tiefgarage fest und ermöglicht so den zwei Teilbaugebieten unabhängig voneinander auf Bebauungsplanebene jeweils eine Zufahrt.

Alternative Standorte wurden geprüft und auf ihre verkehrssicherheitstechnische und bautechnische Machbarkeit hin untersucht. So scheiden Tiefgaragenzufahrten zur Schillerstraße sowohl aus städtebaulichen als auch bautechnischen Belangen aus: die Planungen sehen eine Wegeverbindung aus dem Plangebiet heraus in den Victoria-Park vor und bilden mit der dem Kammermusiksaal vorgelagerten Platzsituation einen harmonischen Übergang zwischen Park und Plangebiet. Die Anordnung einer Tiefgaragenzufahrt in diesem Bereich stünde der planerischen Intension entgegen. Auch die topographischen Gegebenheiten widersprechen einer Tiefgaragenzufahrt in diesem Bereich. Das Areal an der Schillerstraße, in verkehrssicherheitstechnisch ausreichendem Abstand zur Kreuzung Bahnhofstraße, liegt deutlich höher als die Bahnhofstraße, welche den südlichen Abschluss des Plangebietes bildet. Es bedürfte einer unverhältnismäßig langen Rampe, um von der Schillerstraße auf das Niveau unterhalb der Bahnhofstraße zu gelangen.

Die Zufahrt auf den Bahnhofsvorplatz soll sowohl aus bauplanungsrechtlichen als auch aus städtebaulichen Gründen nicht die alleinige Zuwegung zur Tiefgarage bilden, um die Platzqualität des Bahnhofsvorplatzes zukünftig nicht durch ein zu hohes Verkehrsaufkommen zu mindern. Aus diesem Grunde wird eine zweite Zufahrt an der Bahnhofstraße, in angemessenem Abstand zur Kreuzung und außerhalb des Quartiersplatzbereiches, angeordnet.

Andienung

Maßgebliche Lärmquelle ist auf Quartiersplatzseite die Ladezone des Kammermusiksaals. Neben dem Motoren- und Fahrgeräusch des LKW, welcher laut Investor vor und nach einem Konzert die Instrumente anliefert, sind insbesondere die Metall-Container mit denen Instrumente und Zubehör transportiert werden, als Lärmquellen zu benennen. Vorgesehen ist das Be- und Entladen innerhalb des Gebäudes. Durch das Einhausen der Ladezone können die Musikinstrumente nicht nur vor Witterungseinflüssen geschützt, sondern die Emissionen erheblich vermindert werden.

Nach Auskunft der Investoren werden im Tagzeitraum bei Konzertveranstaltungen für z. B. Instrumente, Kulissen oder Musiker bis zu einem Lkw und einem Bus bzw. bis zu zwei Lkw erwartet, die den Platz zwischen Kammermusiksaal und Hotel anfahren. Nach 22 Uhr können u. U. auch ein Lkw und ein Caterer über den Platz zwischen Kammermusiksaal und Hotel abfahren. Der Verladebereich im Bereich des Kammermusiksaals ist vollständig eingehaust. Bei Symphoniekonzerten können im Tagzeitraum die Instrumente auch von einem Lkw im Westen an der Schillerstraße angeliefert/abgeholt werden. Verladung und Transport erfolgen händisch. Beim Hotel werden innerhalb des Tagzeitraumes bis zu 8 Lieferfahrzeuge erwartet. Die Andienung erfolgt an der Bahnhofstraße im Bereich der Tiefgaragenzufahrt. Nachts findet (22 - 6 Uhr) keine Andienung des Hotels statt.

Im Sinne einer Prognose auf der sicheren Seite wird im Immissionsgutachten davon ausgegangen, dass die Andienung von Hotel und Kammermusiksaal ausschließlich durch schwere Lkw erfolgt. Hierdurch wird aus Sicht des Schallimmissionsschutzes auch ein im Vergleich zum Ansatz des vorhabenbezogenen Lkw-Aufkommens ggf. möglichen, geringfügig höheren Aufkommen an kleinen Lieferfahrzeugen (z. B. Sprintern) berücksichtigt

Vertragliche Regelungen zwischen der Stadt und den Investoren beinhalten das Einhausen der Ladezone für den Kammermusiksaal. Auf eine Festsetzung zur Einhausung von Ladezonen darf auf der Ebene der

vorbereitenden Bauleitplanung deshalb verzichtet werden. Im Übrigen ist eine Festsetzung zum Einhausen von Ladezonen aus immissionsschutzrechtlichen Gründen zu treffen und bedarf deshalb einer Verordnung. Diese widerspricht aber dem Charakter eines Angebotsplanes und kann auch nicht durch den starken Vorhabenbezug begründet werden.

Quartiersplatz

Der Quartiersplatz ist über eine Wegeverbindung zwischen den geplanten Gebäuden jeweils an den Victoria-Park und den Bahnhofsvorplatz angebunden und schließt unmittelbar an die Bahnhofstraße an. Die halböffentliche Platzfläche zwischen den geplanten Gebäuden wird über Geh-, Fahr- und Leitungsrechte erfasst, um für die vorgesehene zukünftige Nutzerschaft zugänglich zu sein. Verkehrsregelnder Maßnahmen, bspw. der Festsetzung von Fußgängerbereichen und damit der Herausnahme der Fläche aus den Baugebieten, bedarf es auf Ebene des Bebauungsplanes für die privaten Flächen nicht, da die Fläche für den motorisierten Individualverkehr durch Lage und Zuschnitt nicht vorbereitet wird, aber für die anliefernden Fahrzeuge, insbesondere für den Kammermusiksaal, befahrbar sein soll. Auch die vorgesehene Gestaltung (vgl. informellen Grün- und Lageplan) lässt Durchgangsverkehr auf der Fläche nicht zu. Darüber hinaus werden Betriebsbeschränkungen des Platzes über vertragliche Regelungen zwischen der Stadt Kronberg im Taunus und den Investoren festgehalten. Emittenten auf dem Quartiersplatz sind neben der oben beschriebenen Andienung des Kammermusiksaals die sich hierauf aufhaltenden Personen.

Aus dem Plangebiet auf die Nachbarschaft einwirkende Geräusche

Basierend auf dem durch die Investoren vorgegebenen exemplarischen Nutzungsszenario mit den oben beschriebenen Parametern, das das geplante Vorhaben abbildet und alle möglichen eingangs genannten Emittenten berücksichtigt, führt die schalltechnische Untersuchung zu nachfolgend aufgeführten Ergebnissen, wobei die Tiefgaragenzufahrten die wesentlichen Emittenten darstellen:

Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten werden zwei Planfälle untersucht:

Beim Planfall 1 erfolgen Zu- und Abfahrt zur gemeinsamen Tiefgarage mit ca. 180 Stellplätzen von Hotel und Kammermusiksaal / Studienverwaltungszentrum über die Bahnhofstraße auf Höhe der derzeit unbebauten Flurstücke 359/7 und 360/6.

Planfall 2 enthält getrennte Zu-/Abfahrten für das Hotel einerseits und für den Kammermusiksaal / das Studienverwaltungszentrum andererseits. Die Anbindung der separaten Hotel-Tiefgarage mit ca. 44 Stellplätzen erfolgt wie beim Planfall 1 über die Bahnhofstraße. Die Anbindung des Kammermusiksaals / Studienverwaltungszentrums erfolgt im Osten über den Bahnhofplatz.

Unter den in Kap. 5.3 bis 5.5 der schalltechnischen Untersuchung erläuterten Randbedingungen wird beim Planfall 1 auf den Grundstücken südlich der Bahnhofstraße bei Abfahrten nach Abendveranstaltungen nach 22 Uhr der gemäß TA Lärm /3/ zulässige Nachtrichtwert z. T. deutlich überschritten.

Grund für die Überschreitungen ist, dass dieser Planfall eine gemeinsame Zu- und Abfahrt der Tiefgarage direkt auf die Bahnhofstraße vorsieht. Es findet eine Bündelung der möglichen Emissionsquellen an einem Ort statt.

Beim Planfall 2 sind in der Nachbarschaft die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz eingehalten.

Eingehalten werden können die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz deshalb, weil eine Verteilung der Verkehre stattfinden kann, vorbereitet durch die bereits auf Bebauungsplanebene ermöglichte doppelte Zufahrtssituation zur Tiefgarage.

Hieraus folgt, dass der Planfall 2 aus Sicht des Schallimmissionsschutzes ohne zusätzliche Maßnahmen zulässig ist, der Planfall 1 dagegen nur, wenn nach 22 Uhr die Kammerversammlung-Tiefgaragenausfahrt nicht an der Bahnhofstraße erfolgt, sondern im Osten am Bahnhofplatz.

Grundsätzlich soll eine Ausfahrt aus der Tiefgarage (für Hotelgäste) direkt auf die Bahnhofstraße auch nach 22:00 Uhr möglich sein, sofern mit technischen oder organisatorischen Maßnahmen Sorge dafür getragen wird, dass die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Für das Sondergebiet 1 wird die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage nach 22:00 Uhr ausschließlich über den Bahnhofsvorplatz erfolgen, eine Zu- und Ausfahrt vor 22:00 Uhr über die Bahnhofstraße aber ebenso möglich sein.

Die zwar auf Ebene des Bauantrages festzuhaltenden organisatorisch-baulichen Maßnahmen, wie bspw. das Installieren der Schranke weit innerhalb der Tiefgarage und nicht unmittelbar vor der Ein-/Ausfahrt um Anfahrtsgeräusche auf der Zufahrtsrampe zu vermeiden sowie Berechtigungskarten für Hotelgäste, können auf Bebauungsplanebene aber nicht festgesetzt werden.

Aus städtebaulichen Gründen soll der untersuchte Planfall 2 im Bebauungsplan nicht in Gänze abgebildet werden, denn je eine Ein- und Ausfahrt getrennt für die einzelnen Sondergebiete hätte zur Folge, dass der künftige Bahnhofplatz durch die Zufahrt für das Sondergebiet 1 vor 22 Uhr von KFZ-Verkehr dominiert würde.

Vielmehr soll der Bahnhofplatz Aufenthaltsqualität erhalten und eine erhöhte Frequentierung durch Individualverkehr vermieden werden. Da eine Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrt vor 22 Uhr für beide Sondergebiete aus Sicht des Schallimmissionsschutzes im Bereich der Bahnhofstraße möglich ist, soll diese auch bei der Realisierung der Vorhaben zur Anwendung kommen. Gleichzeitig soll eine Ein- und Ausfahrt zumindest für das Sondergebiet 1 nach 22 Uhr, wie im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung dargestellt, unterbunden werden. Zwar bietet der Katalog möglicher Festsetzungen des Paragraphen 9 BauGB keine rechtliche Grundlage, um ein Zu- und Abfahren über die Ausfahrt Bahnhofstraße zu unterbinden, allerdings ist die vorliegende Planung stark auf konkrete Projekte fokussiert. Die Investoren verpflichten sich im städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Kronberg dazu, über spätere Dienstbarkeiten, ein Zu- und Abfahren nach 22:00 Uhr direkt auf die Bahnhofstraße zu unterbinden. Die erforderlichen technischen Vorkehrungen zur Schließung der TG-Ein- und Ausfahrt, zumindest für das Sondergebiet 1, werden auf der Ebene des Bauantrages festgeschrieben. Dies gilt auch für auf Bauantragsebene festzuhaltende bauliche Maßnahmen, wie das Installieren der Schranke weit innerhalb der Tiefgarage und nicht unmittelbar vor der Ein-/Ausfahrt um Anfahrtsgeräusche auf der Zufahrtsrampe zu vermeiden.

Auf das Plangebiet einwirkende Verkehrsgeräusche

Die schalltechnische Untersuchung für einen exemplarischen städtebaulichen Entwurf mit beispielhaftem Nutzungs- und Verkehrskonzept führt zu dem nachfolgend aufgeführten Ergebnis.

Dem Plangebiet wird analog zur vorbereiteten Nutzung, die auch Wohnen beinhaltet, die Schutzwürdigkeit eines Mischgebietes zuerkannt. Zwar ist Wohnen grundsätzlich in ähnlicher Weise wie vorliegend vorbereitet auch in einem Gewerbegebiet, welches über einen geringeren Schutzanspruch verfügt, zulässig.

Insbesondere aber aufgrund des südlich der Bahnhofstraße anschließenden faktischen Mischgebiets gelangt für die gegenständliche Planung die Bewertung der Planung als Mischgebiet zur Anwendung.

Im Tagzeitraum ist im Plangebiet der Orientierungswert der DIN 18005 /1/ für Mischgebiete von tags 60 dB(A) an der möglichen Bebauung bis auf die Südfassaden unmittelbar entlang der Bahnhofstraße eingehalten. Die Orientierungswertüberschreitungen betragen tags an den Südfassaden am möglichen Kammermusiksaal bis zu ca. 3 dB(A), am Hotel bis zu ca. 7 dB(A).

Im Nachtzeitraum ist im Plangebiet der Orientierungswert "Verkehr" der DIN 18005 /1/ für Mischgebiete von nachts 50 dB(A) am möglichen Kammermusiksaal und am Hotel bis auf die Südfassaden unmittelbar entlang der Bahnhofstraße sowie die Fassaden zum Platz zwischen den beiden Gebäuden eingehalten. Die Orientierungswertüberschreitungen betragen nachts am Kammermusiksaal an der Südfassade bis zu ca. 4 dB(A), an den Fassaden zum Platz bis ca. 10 dB(A), am Hotel an der Südfassade bis zu ca. 6 dB(A), an den Fassaden zum Platz bis zu ca. 3 dB(A).

Der Gutachter empfiehlt in seiner Untersuchung die Festsetzung von Lärmpegelbereichen und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen auf Grundlage einer freien Schallausbreitung, die die derzeit auf das Plangebiet einwirkenden Immissionen betrachtet.

Untersucht wurden auch die sich durch die Planung der Investoren voraussichtlich ergebenden Immissionen. Da sich die Planung zwar durch einen starken Vorhabenbezug auszeichnet, aber ein faktischer Angebotsbebauungsplan ist, werden zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Fassadendämmwerte in Abhängigkeit von Lärmpegelbereichen festgesetzt. Die Lärmpegelbereiche ergeben sich aus dem auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärm.

Da es durch die Vorhaben wie oben beschrieben voraussichtlich zu anderen Lärmpegelbereiche als abgebildet (vgl. Kapitel 2.7 „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. BImSchG gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB“) kommen wird, werden hierzu gesondert Festsetzungen getroffen.

Den Empfehlungen des Gutachters folgend fand die Festsetzung, dass der Nachweis, welche konkreten Maßnahmen zum immissionskonfliktfreien Betrieb der zukünftigen Nutzungen im Hinblick auf die Nachbarschaft ggf. erforderlich sind, im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der einzelnen Vorhaben zu führen ist, Eingang in die Plankarte.

Der Bebauungsplan bereitet mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen die konfliktfreie Nutzung des Plangebietes vor. Immissionsschutzrechtliche Fragestellungen wurden auf Bebauungsplanebene erkannt und soweit es die gesetzlichen Vorgaben gestatten auf Bebauungsplanebene bearbeitet. Weitere Maßgaben zum Immissionsschutz, insbesondere verhaltensbezogenen Vorgaben, fanden Eingang in vertragliche Regelungen zwischen der Stadt Kronberg und den Investoren.

Ungelöste immissionsschutzrechtliche, potenziell auftretende Konflikte sind insoweit nicht zu erkennen.

Das Gutachten sowie die darin in Bezug genommenen DIN-Vorschriften können bei der Stadtverwaltung Kronberg, Katharinenstraße 7, 61476 Kronberg im Taunus im Fachreferat Stadtplanung während der üblichen Dienststunden sowie nach Vereinbarung eingesehen werden.

7 Verkehrliche Erschließung und Anbindung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Schiller- und die Bahnhofstraße, wobei die Erschließung mit Pkw über die Bahnhofstraße vorgesehen ist. Über Kreis- und Landesstraßen erfolgt die Anbindung an den überörtlichen Verkehr.

Die fußläufigen Anbindungen sowohl an die Innenstadt als auch an den Victoriapark sind gegeben und werden gesichert, die Anbindung an die nördlich liegenden Wohngebiete wird durch die Planung hergestellt.

Derzeit besteht am S-Bahnhof Kronberg eine P+R-Anlage. Die Stadt Kronberg i.T. plant jedoch, die P+R-Nutzung im Zuge der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes an den S-Bahn-Haltepunkt "Kronberg Süd" zu verlegen, da dieser S-Bahn-Haltepunkt über die L 3015 besser an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden ist (vgl. Hierzu Kap. 1.5.3.1 Verlagerung / Ersatz vorhandener Nutzungen). Mit der Tiefgarage "Berliner Platz" steht außerdem in ca. 300 Metern Entfernung zum Plangebiet eine öffentliche Parkierungsanlage zur Verfügung, die noch über freie Kapazitäten verfügt.

Zur Prüfung, ob die Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz den zusätzlichen Verkehr aller geplanter Nutzungen auf dem Rahmenplangebiet aufnehmen können oder ob ggf. Maßnahmen zur Ertüchtigung dieser Knotenpunkte erforderlich sind, wurde ein Verkehrsgutachten erstellt.

Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurden die Auswirkungen der durch die Entwicklungen des Bahnhofsquartiers entstehenden Zusatzbelastung auf die umliegenden Knotenpunkte im Kronberger Straßennetz untersucht. Betrachtet wurde jeweils die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde im Prognose-Planfall, d.h. der Verkehrsablauf bei Umsetzung aller geplanten Nutzungen im Gebiet des Rahmenplans Bahnhof.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass durch die neuen Nutzungen im Bereich des Bahnhofs ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 1.160 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugt wird, davon entfallen knapp 110 Kfz-Fahrten auf die bemessungsrelevante nachmittägliche Spitzenstunde.

Da sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf verschiedene Richtungen verteilt, ist die Belastungszunahme an den umliegenden Knotenpunkten mit ca. 3 – 5 % vergleichsweise gering. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt, dass der Zusatzverkehr an diesen Knotenpunkten problemlos abgewickelt werden kann.

Für die vorliegende Planung wurden des Weiteren der Stellplatzbedarf untersucht sowie die Verkehrsbelastungen als Eingangswerte für eine schalltechnische Untersuchung ermittelt.

Eine Untersuchung des Stellplatzbedarfes erfolgt, da das Plangebiet sich als räumlich sehr begrenzt darstellt und der Bebauungsplan den Anspruch erhebt, für die Nutzungen, die er vorbereitet, auch Stellplatzflächen in ausreichender Bemessung vorbereiten zu müssen.

Die Fläche der Tiefgarage ist geeignet, rd. 180 Stellplätze aufzunehmen. Darüber hinaus sollen oberirdisch rd. 10 weitere Stellplätze entstehen können.

Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze regelt die Stellplatzsatzung der Stadt Kronberg im Taunus. Demnach errechnet sich nach der Anlage 1 für die geplanten Nutzungen insgesamt ein Bedarf von 185 Stellplätzen, die sich wie in Kapitel 3 „Notwendige Stellplätze“ näher dargestellt wie folgt zusammensetzen:

Hotel, 55 Stellplätze, Hotel - Bistro 3 Stellplätze

KMS, 110 Stellplätze und SVZ 17 Stellplätze

Der Gutachter führt aus: „Die Stellplatzsatzung der Stadt Kronberg ermöglicht jedoch Abweichungen von den festgelegten Richtwerten, wenn bei dem jeweiligen Vorhaben ein Mehr- oder Minderbedarf festzustellen ist (§3, Abs. 1). Der Umfang der Abweichung ist jedoch in der Stellplatzsatzung der Stadt Kronberg nicht quantifiziert.

Eine Minderung des Stellplatzangebots ist auf Grund der räumlichen Lage des Baufeldes II angemessen, denn:

- Das Baufeld II grenzt unmittelbar an den Kronberger Bahnhof an und weist mithin die beste ÖPNV-Anbindung im gesamten Kronberger Stadtgebiet auf.

Der Kronberger Bahnhof bietet eine sehr gute ÖPNV-Anbindung (vgl. Kap. 2.1) an das Oberzentrum Frankfurt (S-Bahn), an die wichtigsten Gemeinden im Hochtaunuskreis wie Bad Homburg v.d.H., Oberursel und Königstein (Bus) sowie an das übrige Stadtgebiet von Kronberg (Stadtbus). Damit können viele Wege mit öffentlichen Verkehrsmittel gleich schnell oder – unter Berücksichtigung von erhöhtem Verkehrsaufkommen und Parkplatzsuche – sogar schneller als mit dem Auto zurückgelegt werden.

- Das Baufeld II liegt im Zentrum von Kronberg und nur 300 bis 400 Meter von der Kronberger Altstadt entfernt.

Somit können viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Die konkrete Höhe der Abminderung der Stellplatzzahl bei zentraler Lage und guter ÖPNV-Erschließung ist in vielen Kommunen per Stellplatzsatzung festgelegt, wobei die Abminderungsfaktoren variieren. Um die Minderung des Stellplatzangebotes anhand objektiver Kriterien zu beurteilen, wird die Verwaltungsvorschrift Stellplätze des Landes Baden-Württemberg herangezogen. Diese umfasst ein Punktesystem, das den Abminderungsfaktor anhand von vier unterschiedlichen Kriterien der ÖPNV-Erschließung regelt.

Kriterien für die ÖPNV-Anbindung

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit (1)	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (2) (Taktfolge werktags 6 h - 19 h)	Attraktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigenen Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

(1) Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken, wie Eisenbahnlinien oder Flußläufe, sind zu berücksichtigen.
 (2) Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels.

Quelle: VwV Stellplätze, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg

Abminderungsfaktoren in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindung

Aus Tabelle B wird nach Nutzungsart und Größe der Anlage eine Zahl von Stellplätzen ermittelt. Diese wird ggf. entsprechend der nach Nr. 1 erreichten Punktzahl gemindert. Die Zahl der notwendigen Stellplätze beträgt bei

unter 4	Punkten =	100% der aus Tab. B ermittelten Stellplätze,
4 - 6	Punkten =	80% der aus Tab. B ermittelten Stellplätze,
7 - 9	Punkten =	60% der aus Tab. B ermittelten Stellplätze,
10 -11	Punkten =	40% der aus Tab. B ermittelten Stellplätze,
12	Punkten =	30% der aus Tab. B ermittelten Stellplätze.

Quelle: VwV Stellplätze, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg

Für das Baufeld II ist die ÖPNV-Anbindung folgendermaßen zu beurteilen:

- Erreichbarkeit: Haltestellenabstand <300m 3 Punkte
- Dichte: 1 S-Bahn + 6 Bus-Linien 0-3 Punkte¹
- Takt: S-Bahn 30 min-Takt 0 Punkte
- Attraktivität: S-Bahn 3 Punkte

Somit ist das Baufeld II mit 6-9 Punkten zu bewerten. Dementsprechend wäre das Stellplatzangebot auf 60-80% zu mindern.

Wir empfehlen daher einen Abschlag in Höhe von ca. 25%. Demnach wären 139 Stellplätze (185 Stellplätze * 0,75) herzustellen. Eine Reduzierung des Stellplatzangebotes ist auch in Hinblick auf den Klimaschutz sinnvoll, da damit gefördert wird, dass möglichst viele Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Rad, eigene Füße) zurückgelegt und damit Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der CO₂-Ausstoß minimiert werden.

Begleitend zur Verringerung des Stellplatzangebotes sollten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Einrichtung einer Car-Sharing-Station, kostenlose ÖPNV-Nutzung für Konzertbesucher, ...) ergriffen werden, um die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zusätzlich zu fördern.“

Für die Verkehrsmengenermittlung als Eingangswerte für eine schalltechnische Untersuchung wurden vom Gutachter Daten des Kfz-Verkehrsaufkommens der in Baufeld II geplanten Nutzungen mit Schwerkverkehrs- und Nachtanteil sowie das Kfz-Verkehrsaufkommen im umgebenden Straßennetz als Tageswerte aufbereitet. Diese wurden jeweils für zwei Planfälle betrachtet:

Bei Planfall 1 erfolgt die Zu- und Abfahrt zu einer gemeinsame Tiefgarage des Hotels sowie Kammermusiksaal /Studien- und Verwaltungszentrum in der Bahnhofstraße.

Planfall 2 betrachtet getrennte Zu-/Abfahrten. Für das Hotel erfolgt die Anbindung im Bereich der Bahnhofstraße entsprechend des Planfalles 1, während der Kammermusiksaal und das Studien- und Verwaltungszentrum im Norden des Bahnhofsvorplatzes angebunden wird.

¹ Bei reiner Betrachtung der S-Bahn als attraktivstem Verkehrsmittel: 0 Punkte
Bei integrierter Betrachtung S-Bahn plus Busse: 3 Punkte

Der Gutachter führt aus: „Das Kfz-Verkehrsaufkommen der in Baufeld II geplanten Nutzungen ist davon abhängig, ob und ggf. welche Art von Konzert am betreffenden Tag im Kammermusiksaal stattfindet.

In besonders hohem Maße wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen während der Nachtstunden durch die Veranstaltungen im Kammermusiksaal beeinflusst. An den meisten Tagen findet kein Konzert statt – dann liegt der Nachtanteil bei unter 10% des Gesamtverkehrs und damit im üblichen Rahmen. Von den ca. 70 geplanten Konzerten pro Jahr enden laut Angabe des zukünftigen Betreibers die meisten so früh, dass der Großteil der Konzertbesucher vor 22.00 Uhr wieder abreist. Auch dann ist der Nachtanteil vergleichsweise gering. Lediglich an ca. 30 Tagen pro Jahr ist laut des zukünftigen Betreibers von einem so späten Konzertende auszugehen, dass der überwiegende Anteil der Besucher in den Nachtstunden nach 22.00 Uhr abreist. An diesen Tagen ist mit ca. 143 Kfz sowie ca. 2-4 Lkw in den Nachtstunden zwischen 22.00 – 06.00 Uhr zu rechnen.“

Zum Kfz- Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz führt der Gutachter aus: „Zur Ermittlung des Tagesverkehrs wurden die 8-Stunden-Zählwerte anhand typischer Tagesganglinien auf Kfz / 24h hochgerechnet. Für den Prognose-Nullfall wurde der allgemeine Prognosezuwachs von 5% übernommen. Der berechnete Neuverkehr des Baufeldes II (515 Kfz-Fahrten pro Tag) wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells auf das umliegende Straßennetz verteilt. Dabei wurde der ungünstige Fall eines Tages mit Konzert im Kammermusiksaal unterstellt. In der Bahnhofstraße ergibt sich durch die Entwicklung von Baufeld II an solchen Tagen eine Belastungszunahme von bis zu ca. 320 Kfz-Fahrten pro Tag. Dies entspricht einer Belastungszunahme von ca. 5-7% in der Bahnhofstraße. In allen anderen Straßen ist die Belastungszunahme geringer.“

Das sich in beiden Planfällen ergebende Verkehrsaufkommen wird in der Verkehrsuntersuchung in Zahlenform dargestellt. Diese Daten wurden der schalltechnischen Untersuchung (s. Kap. 6 „Immissionsschutz“) zu Grunde gelegt.

8 Berücksichtigung umweltschützender Belange

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Anpassung des Baugesetzbuches an die EU-Richtlinien (EAG Bau, BGBl. I S.1359) am 20. Juli 2004 ist die Notwendigkeit zur Aufnahme eines Umweltberichtes in die Begründung zum Bebauungsplan eingeführt worden (§ 2a BauGB). Darin sollen die im Rahmen der Umweltprüfung ermittelten Belange des Umweltschutzes systematisch zusammengetragen und bewertet werden. Der Umweltbericht ist in die Abwägung einzustellen. Dieses Verfahren ist für alle Bauleitpläne anzuwenden, deren Verfahren nach Inkrafttreten des EAG Bau eingeleitet wurde. Eine Ausnahme stellen hierbei jedoch Bebauungspläne dar, die unter Anwendung des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB bzw. des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind dennoch die Eingriffe in Natur- und Landschaft zu ermitteln und auszugleichen. Ein formaler Ausgleich ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Im Zuge des vorliegenden Bebauungsplanes wurden die Umweltbelange entsprechend der Vorgaben des § 13a BauGB berücksichtigt und werden im Folgenden dargestellt.

Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere, Boden, Luft, Klima, Landschaft

Das Plangebiet befindet sich inmitten des Stadtgebiets von Kronberg, westlich angrenzend an den S-Bahnhof. Südlich verläuft die Bahnhofstraße und westlich – jenseits des Parkdecks – die Schillerstraße. Im Norden befinden sich die restliche Parkplatzfläche und eine 3-4 m hohe Böschung. Das Plangebiet stellt derzeit einen bereits anthropogen überformten Standort mit großflächiger Versiegelung dar. Es handelt sich um eine Stellplatzanlage, bestehend aus einer versiegelten Fläche (Asphalt) im Osten und zwei Parkdecks im Westen. Planziel ist die Ausweisung eines Sondergebiets Business-Hotel (SO_H) und eines Sondergebiets Kammermusiksaal mit Studien- und Verwaltungszentrum gem. § 11 Abs. 2 BauGB.

Der überwiegende Teil des Plangebiets ist durch die Nutzung als Parkplatzfläche versiegelt. Am nördlichen Rand des Plangebiets verläuft eine ca. 3-4 m hohe Böschung. Diese ist durch Laub- (Ahorn – *Acer spec.*, Esche - *Fraxinus excelsior*) und Nadelbäume (Fichte – *Picea spec.*) mit einem durchschnittlichen Stammdurchmesser von 20-30 cm bestanden. Der Unterwuchs ist sehr lückig bewachsen, er wird dominiert von Efeu (*Hedera helix*). Jenseits davon beginnen, abgetrennt durch eine Trockenmauer, die „Schillergärten“. Der Teil der Gärten, welcher sich im Geltungsbereich befindet, ist geprägt durch einen dichten Baumbestand aus Laubbäumen – darunter auch einige Obstbäume – und Nadelbäumen, überwiegend der Arten Ahorn (*Acer spec.*), Birke (*Betula pendula*), Eiche (*Quercus spec.*), Fichte (*Picea spec.*) und Eibe (*Taxus spec.*).

Der Bereich der Freifläche westlich der Parkplatzfläche ist parkähnlich ausgestaltet und weist im östlichen Bereich einen dichten Baumbestand auf. Durch den dichten Stand und die Konkurrenzsituation besitzen die Bäume ein ausgeprägtes Höhenwachstum. Hier handelt es sich überwiegend um die Arten Ahorn, Esche (*Fraxinus excelsior*) und Robinie (*Robinia pseudoacacia*) mit einem Stammdurchmesser von ca. 20-35 cm. Durch den westlichen Bereich führt ein geschotterter Weg hindurch. Beidseitig davon findet sich eine Freifläche als artenarmer Vielschnittrasen ausgeprägt. Auf der Fläche finden sich standortfremde Arten wie Zwergmispel (*Cotoneaster spec.*) und Rhododendron sowie einige Solitärbäume. Am westlichen Rand befindet sich ein Mammutbaum (*Sequoiadendron giganteum*, Stammdurchmesser ca. 60 cm), welcher dort im Jahr 1987 gepflanzt wurde. Weiter östlich, im Bereich zweier Parkbänke, befindet sich eine Edelkastanie (*Castanea sativa*) mit einem Stammdurchmesser von ca. 1,30 cm. Eine weitere Edelkastanie mit ähnlichem Stammdurchmesser findet sich im nordwestlichen Bereich des Plangebiets. Zwar sind diese drei Bäume aus landschaftspflegerischen Gesichtspunkten erhaltenswert, die städtebaulichen Planungen können einen Erhalt allerdings nicht vorsehen. Die Belange der architektonisch-städtebaulichen Entwicklung des Planbereiches genießen hier Vorrang. Bereits im Rahmen der Wettbe-

werks-Vorbereitungen wurde der Erhalt von Bäumen im Plangebiet diskutiert. Zu Gunsten städtebaulicher Ziele wurde auf den zwingenden Erhalt verzichtet und eine Formulierung dahingehend getroffen, dass eine Bebauung den Erhalt von Bäumen berücksichtigen kann jedoch nicht muss.



Abb. 1: Blick über das Plangebiet in nordwestliche Richtung.



Abb. 2: Böschung am nördlichen Rand des Plangebiets.



Abb. 3: Durchgrünung aus Laubbäumen westlich des Parkdecks.



Abb. 4: Westspitze mit Mammutbaum.



Abb. 4: Edelkastanie im westlichen Bereich des Plangebiets.



Abb. 4: Edelkastanie am nordwestlichen Rand des Geltungsbereiches

Die am südlichen Rand des Plangebiets vorhandene Bahnhofstraße wird an ihrer nördlichen Seite von straßenbegleitenden Laubbäumen (Hainbuche – *Carpinus betulus*) gesäumt.

Laut Bodenkarte von Hessen (Maßstab 1:50.000, Blatt L 5916 Frankfurt a.M. West) befindet sich das Plangebiet auf Flächen starker anthropogener Überprägung (Flächen für Siedlung und Verkehr), sodass die Bodentypen für diesen Bereich nicht angegeben werden. Durch die anthropogene Prägung des Bodens ist daher bereits teilweise von einem gestörten Infiltrationsvermögen und einer Beeinträchtigung des Bodenlebens auszugehen. Zumindest auf der unversiegelten Fläche im westlichen Bereich ist die Versickerung von Niederschlägen in den Boden noch möglich.

Die vorliegende Planung führt zu einer geringen zusätzlichen Neuversiegelung von Fläche im westlichen und nördlichen Randbereich des Plangebiets. Auswirkungen bezüglich der lokalklimatischen Funktionen beschränken sich vorwiegend auf das Plangebiet selbst, wo – bedingt durch den Wegfall des vorhandenen Baumbestandes – mit einer Einschränkung der Verdunstung und einem geringfügigen Anstieg der Durchschnittstemperatur zu rechnen ist. Bezüglich des Landschaftsbildes können zusätzliche Auswirkungen durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan zur Höhenbegrenzung in Orientierung am umgebenden Gebäudebestand ausgeschlossen werden. Zur Eingriffsminimierung setzt der Bebauungsplan die Begrünung eines Großteils der Dachflächen flach geneigter Dächer fest.

Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete

Da es durch die vorliegende Planung zu keiner Flächenbeanspruchung von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung und/ oder Europäischen Vogelschutzgebieten (Natura 2000) kommt und auch im Einwirkungsbereich keine entsprechenden Gebiete vorhanden sind, können nachteilige Auswirkungen auf diese Schutzgüter ausgeschlossen werden.

Die nächsten NATURA 2000-Schutzgebiete befinden sich mit dem FFH-Gebiet Nr. 5817-302 „NSG Hinterste Neuwiese und NSG Waldwiesenbach bei Oberhöchstadt“ in ca. 1,5 km nördlicher bzw. nordöstlicher Richtung und dem Vogelschutzgebiet Nr. 5519-401 „Wetterau“ in ca. 17,6 km östlicher Richtung.

Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit

Mögliche Emissionen, die vom Plangebiet ausgehen, sind zum einen die Tiefgaragenzufahrt und zum anderen die Andienung von Hotel und Kammermusiksaal sowie sich im Plangebiet innerhalb der Freibereiche aufhaltende Personen. Das Plangebiet betreffende Immissionen sind vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehende Geräuscheinwirkungen. Um dies zu untersuchen und zu bewerten wurde ein Schallgutachten durchgeführt, dessen Ergebnisse in Kapitel 6 „Immissionsschutz“ ausführlich erläutert wurde, um Doppelungen zu vermeiden sei hierauf verwiesen.

Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind durch die Planung betroffen. Erläuterungen hierzu finden sich in Kapitel 5.2 „Denkmalschutz“. Um Doppelungen zu vermeiden sei hierauf verwiesen.

Nutzung erneuerbarer Energien

Die zulässigen Emissionen in Zusammenhang mit der vorliegenden Planung sind bereits fachgesetzlich durch das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) und die Energieeinsparverordnung (EnEV) geregelt. Der Bebauungsplan enthält zu diesen Belangen keine gesonderten Regelungen.

Auswirkungen auf Gebiete zur Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität

Veränderungen hinsichtlich der bestehenden und zu erhaltenden bestmöglichen Luftqualität werden aus der Gebietsüberplanung voraussichtlich nicht resultieren. Mit der geplanten Zuordnung der Nutzungen zueinander wird dem genannten Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG entsprochen.

Artenschutz und Schutzgebiete

Wenn es bei Vorhaben, Planungen oder Projekten begründete Hinweise gibt, dass nach nationalem- oder europäischem Recht besonders geschützte Tier- oder Pflanzenarten betroffen sein können, ist die Vorlage eines speziellen artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erforderlich, der sich an den Erfordernissen des Einzelfalls und am Maßstab praktischer Vernunft ausrichten soll. Da das Gebiet teilweise einen alten Baumbestand (Ecke Bahnhofstraße/Schillerstraße), Hausgärten, brachgefallene Kleingartengrundstücke und Teile des Bahnhofgeländes umfasst, wurden faunistische Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien und Bilche (Haselmaus) durchgeführt. Für diese Artengruppen wurde abgeprüft, ob und inwieweit es durch das Vorhaben zu Beeinträchtigungen von rechtlich geschützten Tierarten oder ihrer Lebensstätten kommen kann.

Im Herbst 2014 wurden bereits Teiluntersuchungen für den Bereich des Plangebiets hinsichtlich der Tierartengruppen Fledermäuse und Kleinsäuger (insbesondere Haselmaus) durchgeführt. Zwischen März und September 2015 wurden Begehungen zu den Tierartengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien durchgeführt. Aufgrund der jahreszeitlich gebundenen Erfassungszeiten der Tiere wurde im Frühjahr zunächst eine vorläufige Abschätzung der Betroffenheit der Artenschutzbelange erstellt. Ein vollständiger Bericht wurde zum Entwurf erarbeitet und liegt dieser Begründung als **Anlage** bei.

Das Untersuchungsgebiet umfasst ein streifenförmiges Gebiet zwischen der Teichanlage des Victoria-park und den Gleisanlagen des Bahnhofs sowie die unmittelbar angrenzenden Gehölzflächen nördlich des Bahnhofgeländes. Hierbei handelt es sich um Gehölzflächen seit langem brach gefallener Kleingartengrundstücke mit einer verfallenen und ausgebrannten Kleingartenhütte sowie Hausgärten.

Untersuchungsgebiet im Luftbild



Quelle: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, 01.12.2015

genordet, ohne Maßstab

In seinem Fazit erläutert der Gutachter, dass sich durch den Bebauungsplan nach dem aktuellen Kenntnisstand keine Hinweise auf Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG er-

geben. Streng geschützte Pflanzen oder Pflanzenarten der Anhänge der FFH-Richtlinie sind im Wirkungsraum des Vorhabens nicht festgestellt worden. Die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG und des Art. 13 der FFH-Richtlinie sind somit nicht relevant.

Für die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten werden unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen die Verbotstatbestände des § 44 des BNatSchG bzw. des Art. 12 FFH-RL nicht erfüllt.

Vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind für höhlenbrütenden Vögel und Fledermäuse erforderlich. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Hochtaunuskreis sind im Victoria-Park je 12 Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse anzubringen. Dabei sind für Fledermäuse als Quartiertypen Fledermausflachkästen und Fledermaushöhlen zu verwenden. Bei den Nisthilfen für Vögel sind neben allgemeinen Nisthöhlen auch Großraumnisthöhlen und Nischenbrütherhöhlen aufzuhängen.

Diese Maßnahmen werden über vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt und den Investoren gesichert.

Für den Bebauungsplan ist keine Prüfung der Ausnahmeveraussetzungen nach § 45 BNatSchG und keine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG erforderlich.

Die Beachtung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG gilt bei der nachfolgenden konkreten Planumsetzung. Der Investor bzw. Bauherr muss dem Erfordernis des Artenschutzes ggf. Rechnung tragen (Prüfung der Artenschutzbelange bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren, gilt auch für baugenehmigungsfreie Vorhaben nach § 55ff HBO). Gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG dürfen die Baufeldvorbereitung sowie Rückschnitte oder Rodungen von Gehölzen nur zu Zeitpunkten außerhalb der Brutzeit (01. Oktober bis 01. März) durchgeführt werden.

Untersucht wurde auch das Vorkommen des Stieglitz': Für den Stieglitz wird die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang auch ohne CEF-Maßnahmen gewahrt bleiben, weil sowohl während als auch nach der Fertigstellung des Baufeldes II geeignete Ersatzlebensräume in den örtlich angrenzenden Hausgärten, an den Ruderalflächen der Bahngleisanlagen sowie in dem großräumigen und gehölzreichen Victoriapark bestehen bleiben. Zudem wird auf dem geplanten Studien- und Verwaltungsgebäude eine intensive Dachbegrünung umgesetzt, die für den Stieglitz relevante Kräuter und Stauden explizit berücksichtigt (vgl. Artenliste auf der Plankarte unter 9.1.1 Kräuter/ Gräser / Stauden).

Wohl aber sind mit Blick auf die Umsetzung weiterer Baufelder die Belange des Stieglitzes über ein Konzept zur langfristigen Wahrung der Vogelart in den künftigen Planungen zu berücksichtigen, da sonst eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Art im Plangebiet nicht mehr ausgeschlossen werden kann.

Das Plangebiet liegt in einem **Heilquellenschutzgebiet der Zone HSQ D**. Ein Teil eines festgesetzten **Überschwemmungsgebietes** ragt in das Plangebiet hinein, im Bereich der südlich vorhandenen Straßenverkehrsfläche, für die der Bebauungsplan aber keine Eingriffe vorbereitet, die eine negative Auswirkung auf das Schutzziel haben können. Oberflächengewässer sind keine vorhanden. Im südlichen Bereich des Plangebiets verläuft ein verrohrter Bach.

9 Wasserwirtschaft und Grundwasserschutz

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

Wasserversorgung

Die Versorgung des Gebietes mit Trinkwasser ist grundsätzlich Bestand und kann über das vorhandene Netz sichergestellt werden. Der für die Vorhaben erforderliche Löschwasserbedarf von 96m³/h wird über die vorhandenen Hydranten im Umkreis des Plangebietes geliefert und kann über einen Zeitraum von zwei Stunden sicher gewährleistet werden.

Abwasserentsorgung

Die Entwässerung des Baugebiets erfolgt im Trennsystem, d.h. Schmutzwasser und Regenwasser sind in getrennten Kanälen abzuleiten. Das Schmutzwasser ist der vorliegenden öffentlichen Mischwasserkanalisation zuzuführen. Das Regenwasser ist in die ortsnahen Gewässer Winkelbach und Westerbach einzuleiten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird, wie bereits eingangs erwähnt, im Untergrund von West nach Ost durch den verrohrten Winkelbach gequert, welcher in den Westerbach mündet. Im Zuge der Umstrukturierung des Bahnhofareals wird der Winkelbach zwischen Schillerweiher und Einmündung in den Westerbach (nördlich der Ludwig-Sauer-Straße) für den natürlichen Abfluss offen gelegt. Die Entlastungen aus dem RÜB Bleichstraße werden nach wie vor unterirdisch in einem neu zu errichtenden Kanal geführt, dessen Anbindung an die bestehende Verrohrung im Bereich Schillerstraße erfolgt, und im weiteren Verlauf dem Westerbach zugeleitet.

Die Untere Wasserbehörde weist in ihrer Stellungnahme vom 04.09.2015 darauf hin, dass sicherzustellen ist, dass keine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu erwarten ist. Für die Versickerung oder die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Oberflächenwasser ist bei dem Hochtaunuskreis, Fachbereich Wasser- und Bodenschutz eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Zur Ermittlung der Gewässerbelastung und einer ggf. erforderlichen Regenwasserbehandlung ist das Merkblatt 153 "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der "Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall eV" (DWA) anzuwenden.

Bei der Beurteilung der Versickerung von Niederschlagswasser sind die qualitativen und quantitativen Planungsgrundsätze des DWA Arbeitsblattes 138 "Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser" zu beachten. Ob eine Einleitung von Regenwasser in ein Oberflächenwasser nach §25 WHG unter den Gemeingebrauch fällt, sollte rechtzeitig vor der beabsichtigten Gewässerbenutzung mit dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz geklärt werden.

Das Regierungspräsidium Darmstadt teilt in seiner Stellungnahme vom 28.09.2015 mit, dass die konkrete Entwässerungsplanung mit dem Dezernat 41 .3 Abwasser der Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden abzustimmen ist.

Im Zusammenhang mit der Abwasserentsorgung ist ferner die Beseitigung von Niederschlagswasser anzusprechen. Am 1. März 2010 ist das neue Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) in Kraft getreten. Da dem Bund im Zuge der sog. Föderalismusreform für den Bereich des Wasserhaushalts die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz eingeräumt worden ist, wurden die bisherigen Rahmenregelungen entsprechend zu Vollregelungen fortentwickelt.

Vorrangig gelten nunmehr die bundesrechtlichen Regelungen – die Vorschriften des Hessischen Wassergesetzes (HWG) gelten jedoch fort, soweit das WHG für den betroffenen Bereich keine oder zumindest keine abschließende Regelung trifft oder aber eine Öffnungsklausel für das Landesrecht enthalten ist. Die Änderungen bedeuten unter anderem auch, dass § 42 Abs. 3 Satz 1 und 2 HWG a.F. im Ergebnis durch den im Folgenden zitierten § 55 Abs. 2 WHG verdrängt worden ist:

§ 55 Abs. 2 WHG: Grundsätze der Abwasserbeseitigung

Niederschlagswasser soll ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

§ 55 Abs. 2 WHG übernimmt damit als bundesweite Regelung den bereits im Landesrecht eingeführten Grundsatz zur nachhaltigen Niederschlagswasserbeseitigung.

Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser wird über den offengelegten Westerbach oder der Entlastungsverrohrung des RÜB Bleichstraße direkt in den Westerbach geleitet.

Das HWG wurde darüber hinaus jedoch bereits an Inhalt und Systematik des WHG angepasst und am 14.12.2010 vom Landtag beschlossen, sodass nach der erfolgten Anpassung des Landesrechts nachfolgend zugleich die nunmehr maßgebliche Vorschrift des HWG aufgeführt werden soll:

§ 37 Abs. 4 Satz 1 HWG: Abwasserbeseitigung

Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser, soll von demjenigen, bei dem es anfällt, verwertet werden, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen.

Zur Beachtung im Vollzug sei auf die Zisternensatzung der Stadt Kronberg im Taunus hingewiesen. Sie ist in der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung geltenden Fassung anzuwenden.

Oberirdische Gewässer

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich keine oberirdischen Gewässer sowie Quellen oder quellige Bereiche.

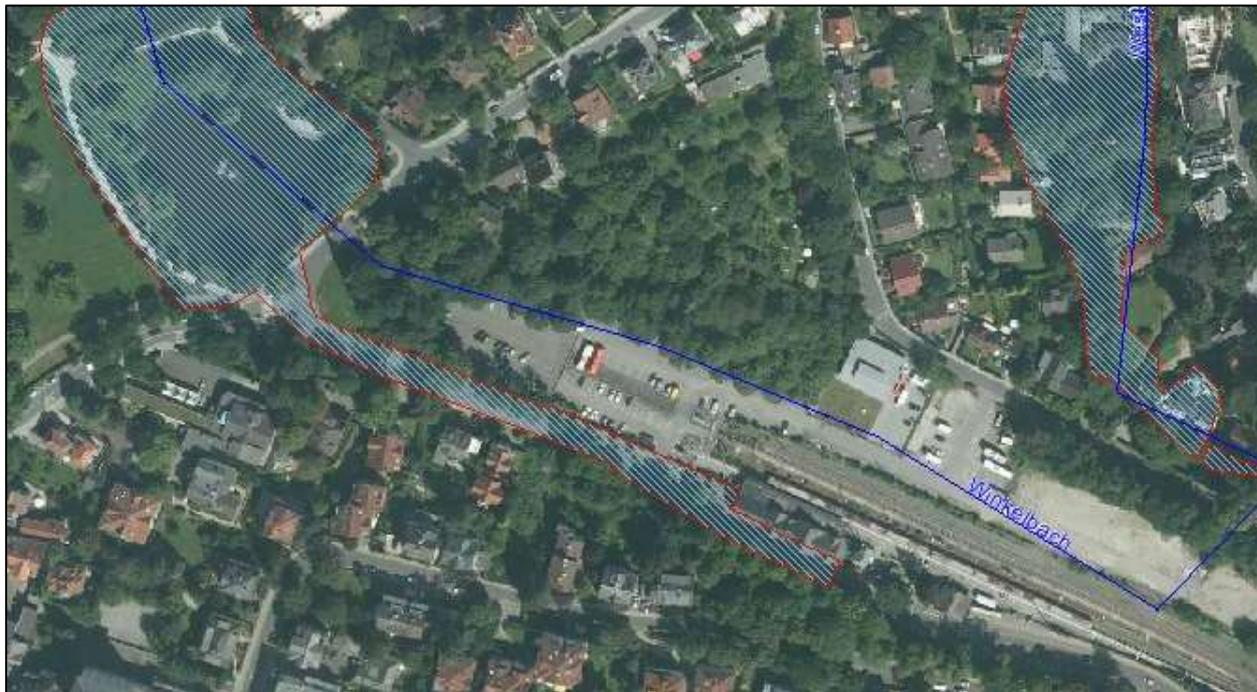
Der im Plangebiet liegende verrohrte Winkelbach wird zur Umsetzung der Bebauung offengelegt (s. Abwasserentsorgung). Für die Offenlegung des Winkelbaches wird ein wasserrechtliches Verfahren parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Abstimmungen hierzu erfolgen zwischen der Stadt Kronberg i.T. und den zuständigen Behörden.

Trinkwasserschutzgebiet / Heilquellenschutzgebiet / Überschwemmungsgebiete

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Zone HQS D des festgesetzten Heilquellenschutzgebietes der Stadtwerke Königstein i.T. Die Ge- und Verbote der Schutzgebietsbestimmung 30.10.1985 (Verordnung zum Schutz der staatlich anerkannten „Theodorus-Quelle“, Kronberg) sind zu beachten. (StAnZ Nr. 48, Jahr 85, Seite 2175)

Ein Teil des Geltungsbereiches wird von einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet bedeckt. Dieses erstreckt sich aber ausschließlich in den Straßenverkehrsflächen, für die der Bebauungsplan keine Eingriffe vorbereitet die den Bestimmungen des vorbeugenden Hochwasserschutzes entgegenstehen.

Überschwemmungsgebiet / Winkelbach



Quelle: www.Geoportal.hessen.de

genordet, ohne Maßstab

10 Kampfmittel

Mit Stellungnahme vom 10.11.2015 teilt der Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen mit, dass kein begründeter Verdacht vorliege, dass mit dem Auffinden von Bombenblindgängern zu rechnen sei.

11 Altlasten

Altlagerungen oder Altlasten sind der Stadt Kronberg i.T. nicht bekannt. Der Kreisausschuss beim Hochtaunuskreis erklärt in seine Stellungnahme vom 04.09.2015, dass nach Einsicht in das Fachinformationssystem Altlasten und Grundwasserschadensfälle (FIS AG) im Bereich des Plangebietes keine sonstigen schädlichen Bodenveränderungen und Grundwasserschadensfälle vor liegen, die in der Zuständigkeit der Unteren Bodenschutzbehörde liegen.

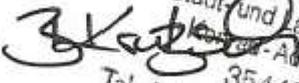
12 Bodenordnung

Ein Verfahren zur Bodenordnung i.S.d. §§ 45 ff. BauGB ist nicht erforderlich.

13 Kosten

Der Stadt Kronberg i.T. entstehen aus dem Vollzug des Bebauungsplanes Kosten für die erforderliche Offenlegung des Winkelbaches. Hierfür sollen Fördermittel des Landes Hessen beantragt werden.

Linden, 13.01.2016

11.01.2016 
Planungsbüro
Dipl.-Geograph Holger Fischer
Stadt- und Landschaftsplanung
Kronberg-Adenauer-Str. 16
35440 Linden
Tel. 0 64 03/95 37-0, Fax 05 37 04

Barbara Krutzsch

Planungsbüro Holger Fischer

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Holger Fischer, Stadtplaner AKH
Barbara Krutzsch, M.A., Stadtplanerin AKH
Dipl.-Ing. Eleni Mayer-Kalentzi, Stadtplanerin AKH, Stadt Kronberg

Anlagen

- Verkehrsuntersuchung Rahmenplan Bahnhof Kronberg i.Ts., R+T Ingenieure für Verkehrsplanung Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, Darmstadt, Juni 2015
- Schalltechnische Untersuchung Bauleitplanung für das Baufeld II am Bahnhof, Stadt Kronberg im Taunus, DR. GRUSCHKA Ingenieurgesellschaft mbH, Bericht Nr.: 14-2535, Darmstadt, 26.11.2015
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsbüro Holger Fischer, Linden, 02.12.2015
- Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG, Planungsbüro Holger Fischer, Linden, 02.12.2012 (vollständige Überarbeitung zur erneuten Offenlage)

Im Rahmen der Planung erstellte Gutachten sowie der Planung zugrunde liegende Vorschriften (DIN Vorschriften) oder Satzungen können bei der Stadtverwaltung Kronberg, Katharinenstraße 7, 61476 Kronberg im Taunus im Fachreferat Stadtplanung während der üblichen Dienststunden sowie nach Vereinbarung eingesehen werden.

Kronberg im Taunus,
Der Magistrat

Jürgen Odszuck
Erster Stadtrat