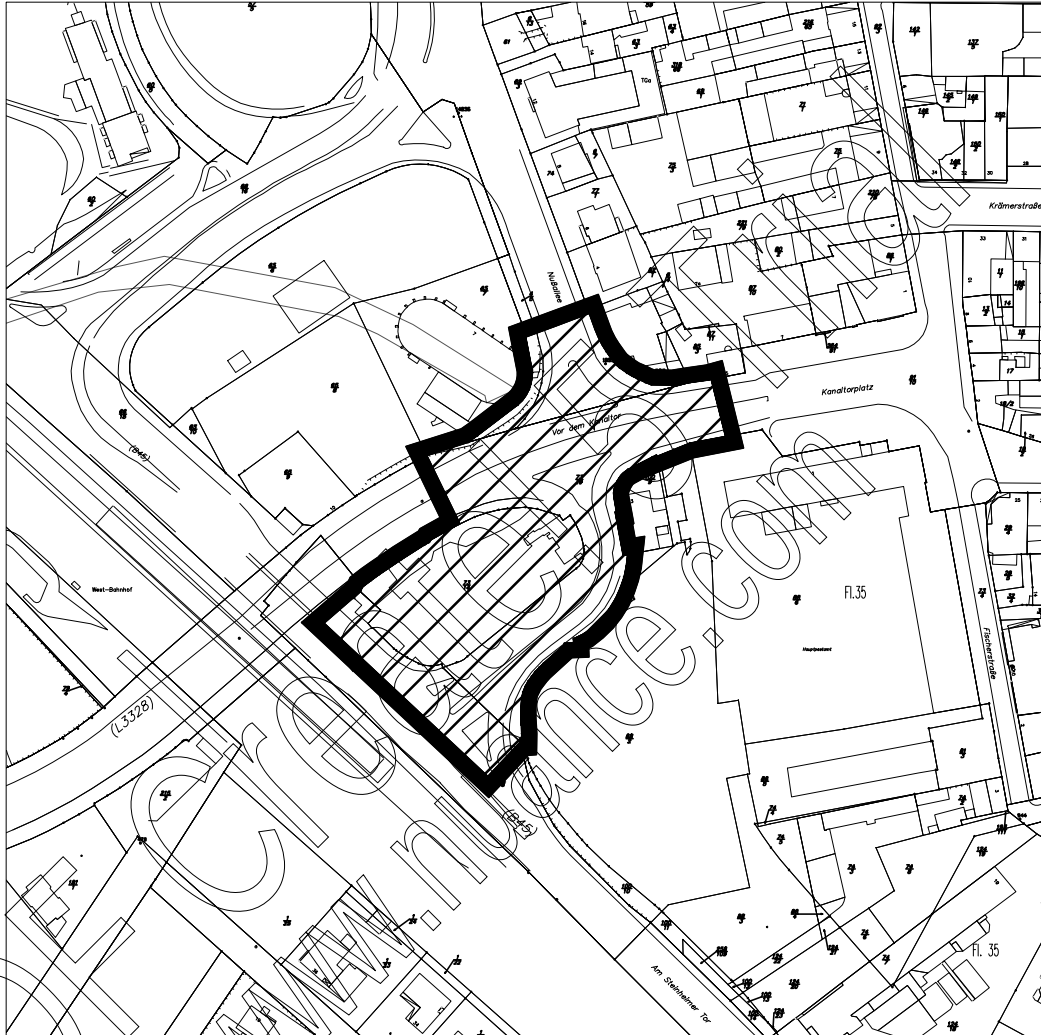




Hanau
Brüder Grimm Stadt



Übersichtskarte M 1 : 5.000

Bebauungsplan Nr. 116

»Westbahnhof – Kanaltor«

Begründung

Verfahren gemäß § 13a BauGB

Entwurf: PAN Planungsgesellschaft mbH

Stand: 21.01.2013

1.	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG	2
2.	PLANUNGSVORGABEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	3
2.1	Landesplanung und Raumordnung	3
2.2	Regionaler Flächennutzungsplan des Ballungsraums Frankfurt/Main	3
2.3	Vorliegende Gutachten und Untersuchungen	4
3.	PLANUNGSGRUNDLAGEN UND PLANGEBIET	7
3.1	Lage und räumlicher Geltungsbereich	7
3.2	Vorhandene Nutzung und umgebende Siedlungsstruktur	7
3.3	Verkehr / Erschließung	7
3.4	Eigentumsverhältnisse	8
3.5	Ver- und Entsorgung	8
3.6	Übersicht des Aufstellungsverfahrens	8
4.	PLANUNGSKONZEPT	8
5.	ABWÄGUNG UND KONFLIKTBEWÄLTIGUNG	9
5.1	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	9
5.2	Ergebnisse der Behördenbeteiligung	10
5.3	Hochwasserschutz	11
5.4	Kampfmittel	11
5.5	Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes	12
6.	INHALT DES BEBAUUNGSPLANES	15
6.1	Öffentliche Verkehrsflächen	15
6.2	Öffentliche Grünfläche	15
6.3	Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	15
6.4	Hinweise	15
6.5	Städtebauliche Übersichtsdaten	17
7.	MASSNAHMEN ZUR PLANREALISIERUNG UND KOSTEN	17
8.	RECHTSGRUNDLAGEN	18

Anlagen:

1. Laim Consult GmbH, Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 116 der Stadt Hanau, 26.04.2012
2. Masuch + Olbrisch, Entwicklung Westbahnhof, Verkehrstechnische Untersuchung, 08.12.2011
3. Überschwemmungsgebiete des Maines, Abschnitt Hanau, Blatt 18 (Karte)
4. Regierungspräsidium Darmstadt, Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen, B-Plan Nr. 116 „Westbahnhof - Kanalator“, Hanau, Karte – Verdachtspunkte
5. Laim Consult GmbH, Schalltechnische Untersuchung zum Neubau eines Kreisverkehrs im Bereich des Westbahnhofs in Hanau – Untersuchung nach der 16. BImSchV -, 23.08.2012
6. HP Gauff Ing. GmbH & Co. KG -JBG-, ÖPNV - Verknüpfungspunkt "Vor dem Kanalator", 30.11.2012

1. ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau hat am 19.09.2011 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 116 „Westbahnhof- Kanalтор“ im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB gefasst.

Die Stadt Hanau beabsichtigt, den Bereich „Vor dem Kanalтор“ einschließlich der südlichen Anbindung an die B 45 neu zu konzipieren und umzugestalten. Dies geschieht im Zusammenhang mit den im Rahmen der Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) erforderlichen Durchbindungen von Regionalbussen zum Westbahnhof sowie einer verbesserten Verknüpfung des Öffentlichen Nahverkehrs im Zuge der Realisierung der geplanten Nordmainischen S-Bahn. Darüber hinaus ermöglicht der Umbau der Kreuzungssituation „Vor dem Kanalтор“/Nussallee“ eine bessere Erschließung der innenstädtischen Parkmöglichkeiten für den aus Norden, über die B 45 kommenden Verkehr.

Es ist vorgesehen, die bisher durch einen Mittelstreifen getrennte Straße „Vor dem Kanalтор“ im T-Kreuzungsbereich „Nussallee/südliche Anbindung zur B 45“ durch einen Kreisverkehr zu ersetzen. Dies ermöglicht eine uneingeschränkte Fahrbeziehung in und aus allen Fahrtrichtungen.

Eine uneingeschränkte Fahrbeziehung ist erforderlich, da für den Buslinienverkehr in der südlichen Anbindung zur B 45 mehrere neue Haltestellen eingerichtet werden sollen, die dann den vom ZOB durchgebundenen Buslinien als Endhaltestelle dienen. Gleichzeitig wird so eine Verknüpfung zur geplanten Nordmainischen S-Bahn sichergestellt. Auch die Wegebeziehungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie für die ÖPNV-Fahrgäste werden durch die bauliche Änderung deutlich verbessert.

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren für Bebauungspläne im Innenbereich durchgeführt. Die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit sind gegeben, da zum einen das Vorhaben der Innenentwicklung dient und zum anderen gemäß § 13a (1) 1 BauGB die geplante Grundfläche unter 20.000 m² liegt. Eine Umweltprüfung kann somit entfallen. Es bestehen des Weiteren keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat- oder Vogelschutzgebieten.

Nach § 13 a (1) 2 BauGB ist bei der Ermittlung der Grundfläche § 19 (2) BauNVO zu Grunde zu legen, d.h. der sich aus der festgesetzten Grundflächenzahl ergebende rechnerische Anteil der überbaubaren Flächen. Die Überschreitungsmöglichkeiten nach § 19 (4) BauNVO bleiben unberücksichtigt. Da der Bebauungsplan eine Grünfläche sichert und ansonsten (bestehende) Verkehrsflächen festsetzt, ergibt sich keine überbaubare Grundfläche im obigen Sinne. In diesem Fall ist die durch die Festsetzungen mögliche Versiegelung maßgeblich, die – ohne Berücksichtigung, dass es sich bereits um bestehende Verkehrsfläche handelt, rund 5.960 m² beträgt.

Gemäß § 13 a (2) 1 i.V. m § 13 (2) 1 BauGB hat die Stadt Hanau von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, von einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (1) BauGB abzusehen. Zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden wurden die betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange auf Basis des Vorentwurfes beteiligt.

2. PLANUNGSVORGABEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Landesplanung und Raumordnung

Die Stadt Hanau ist Oberzentrum und hat damit eine Erschließungsfunktion für sein Umland. Die geplante Festsetzung von Verkehrsflächen für den Öffentlichen Personennahverkehr und dem damit im Zusammenhang zu errichteten Kreisverkehr zur Neuordnung und Optimierung des Regionalen Buslinienverkehrs mit Verknüpfung zum Westbahnhof, ermöglicht eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Damit besteht grundsätzlich eine Übereinstimmung der Ziele des Bebauungsplanes mit den Zielen der Regional- und Landesplanung.

2.2 Regionaler Flächennutzungsplan des Ballungsraums Frankfurt/Main

Die Planung stimmt mit den Darstellungen des wirksamen Regionalen Flächennutzungsplans (RegFNP) für den Ballungsraum Frankfurt/Main überein, die für den Bereich eine Grünfläche verzeichnet. Auch die Straßenführung entspricht den vorgesehenen Planungen.

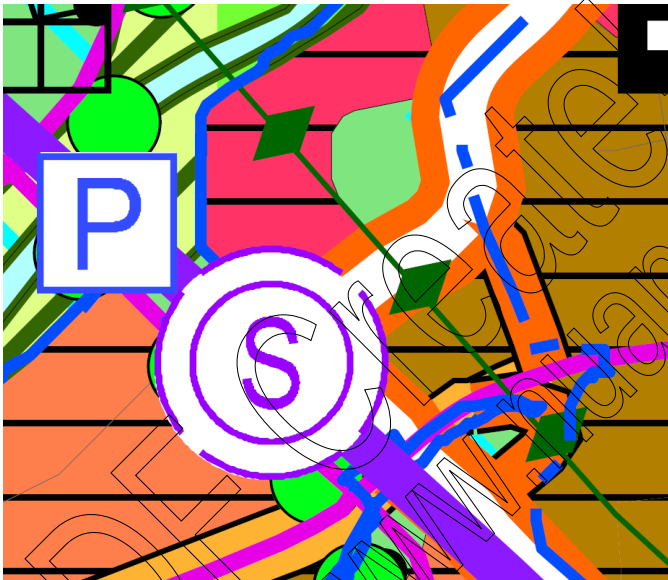


Abb.: Regionaler FNP des Ballungsraums Frankfurt/Main

Nahverkehrsplan der Stadt Hanau

Mit dem Stadtverordnetenbeschluss vom 02.02.2009 wurde der Nahverkehrsplan der Stadt Hanau für die Jahre 2008-2012 fortgeschrieben. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen zur Sicherung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Unter anderem werden Konzepte zur künftigen ÖPNV-Linienführung und -Bedienung in der Hanauer Innenstadt aufgezeigt. So führt die geplante Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zu Änderungen des Betriebsablaufs am ZOB, die eine Einschränkung der Standzeitkapazitäten mit sich führt. Der Nahverkehrsplan sieht daher vor, Regionalbuslinien mit Standzeiten von mehr als 10 Minuten zum Westbahnhof durchzubinden und diese hier enden zu lassen. Dort sollen mehrere neue Haltestellenpositionen entstehen, die die weggefallenen Kapazitäten des ZOB aufnehmen.

Der vorliegende Bebauungsplan ermöglicht die zukünftige Umsetzung des Buslinienkonzepts und trägt zur Sicherung der Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Hanau bei. Durch die Planung entsteht darüber hinaus ein wichtiger Buslinienknoten-

punkt im öffentlichen Personennahverkehr, der eine direkte Anbindung zum Westbahnhof bietet.

2.3 Vorliegende Gutachten und Untersuchungen

Verkehrstechnische Untersuchung

Für den Bebauungsplan Nr. 116 wurde eine verkehrstechnische Untersuchung¹ in Auftrag gegeben, die unter Berücksichtigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens die Möglichkeiten zur Anlage von mehreren Bushaltekaps mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen als Basis der Entscheidungsfindung aufzeigt. Neben der Schaffung einer attraktiven ÖPNV-Anbindung an den Westbahnhof, war die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs Vorgabe der Untersuchung.

Es wurden mehrere Erschließungsvarianten erarbeitet, erläutert und abschließend bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Variante 3 (Kreisverkehrsplatz mit Bushaltestelle/Busverknüpfungspunkt Nussallee Süd) als tragbare Lösungen zur Umsetzung eines leistungsfähigen ÖPNV-Verknüpfungspunkt ermittelt wurde. Grundlage für das favorisierte Konzept ist die Umgestaltung des Knotenpunkts „Kanalatorplatz/Nussallee“ zu einem Kreisverkehr mit integrierter Bushaltestelle, der uneingeschränkte Fahrbeziehungen leistungsgerecht sicherstellt. So können entlang der Nussallee zwischen der B 45 und dem Kanalatorplatz 5 Buspositionen angeordnet werden, die durch den Umbau des ZOB Freiheitsplatz erforderlich sind und einen unmittelbaren Umstieg zum Westbahnhof ermöglichen. Drei Haltestellenkaps sind für Standard-Busse und zwei Haltestellenkaps für die Nutzung mit Gelenkbussen ausgelegt, wobei alle Haltestellen separat an- und abfahrbar sind. Zu Reduzierung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV-Bereich sieht die Verkehrstechnische Untersuchung die Sperrung der nördlichen Fahrbahnseite vor, so dass ausschließlich die Auffahrt zur B 45 vom Individualverkehr genutzt werden kann. Der Öffentliche Personennahverkehr kann hingegen weiterhin beide Fahrspuren nutzen. Aufgrund der Einbahnstraßensituation soll der Individualverkehr zukünftig über den Knoten „B 45 / nördliche Nußallee“ zum Kanalatorplatz bzw. Phillipsruher Allee geführt werden.

ÖPNV-Haltestellenkonzept

Gemäß dem Entwurf aus der Verkehrstechnischen Untersuchung sieht die konkretisierende Objektplanung² den ÖPNV-Verknüpfungspunkt entlang der nördlichen Verbindungsrampe zwischen „Vor dem Kanalator“ und „Am Steinheimer Tor“ vor. Die Buspositionen werden beidseitig der Straße angeordnet. Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr wird am Verknüpfungspunkt nur aus Richtung des geplanten Kreisverkehrsplatzes zur Straße „Am Steinheimer Tor“ möglich sein. Um den Busverkehr zu erleichtern, wird aus Richtung der Straße „Am Steinheimer Tor“ die Durchfahrt zum Kreisverkehr nur für den Linienverkehr und den Radverkehr ermöglicht. Die entfallende Fahrbeziehung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt zukünftig über die Nußallee und dem geplanten Kreisverkehr.

Zum Schutz des in der angrenzenden Parkanlage vorhandenen Baumbestandes wurden die nördlichen Buspositionen gegenüber der Verkehrstechnische Untersuchung nach Süden abgerückt, wodurch jedoch die für das unabhängige Abfahren notwendige Fahrgassenbreite ohne Benutzung des Gegenfahrstreifens nicht mehr möglich war. Um die nötigen Straßen-

¹ Masuch + Olbrisch: Entwicklung Westbahnhof Hanau, Verkehrstechnische Untersuchung für die Stadt Hanau, 08.Dez.2011

² HP Gauff Ing. GmbH & Co. KG -JBG-, ÖPNV - Verknüpfungspunkt "Vor dem Kanalator", 11.05.2012

raumprofile herzustellen, muss das Konzept auf teilweise abhängig zu bedienenden Buspositionen zurückgreifen.

Der im Süden entlang des Einkaufszentrums vorhandene schmale Gehweg bleibt somit erhalten. Der entlang der Straße „Am Steinheimer Tor“ von Süden kommende Radverkehr wird auf einem Radweg zur Einmündung am Verknüpfungspunkt geführt. Rechtsabbiegende Radfahrer können dann durch die Fahrgasse des Verknüpfungspunktes weiter zum Kreisverkehr gelangen. Zwischen dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt und den Haltestellen im Kreisverkehr ist eine fußläufige und barrierefreie Verbindung durch die öffentliche Grünfläche vorgesehen.

Die Anzahl der erforderlichen Buspositionen wurden in Absprache mit der Lokalen Nahverkehrsorganisation (LNO) Nahverkehrsunternehmen neu abgestimmt und festgelegt. Beidseitig ist nun je eine unabhängig an- und abzufahrende Halteposition für einen Gelenkbus in abgewandelter sägeförmiger bzw. sägezahnförmiger Aufstellung und je eine Halteposition mit einer Länge von 24 m für zwei Standardbusse bzw. für einen Standardbus mit Anhänger, die nicht unabhängig an- oder abgefahren werden kann, geplant.

Über die unabhängig zu bedienenden Buspositionen werden die durchfahrenden Linien 4 und MKK-23 abgewickelt werden. Die endenden und wieder neu beginnenden Linien MKK-33, MKK-52/53, MKK-54, 562, 563 und 566 sind an den vier anderen Haltestellenpositionen vorgesehen.

Schalltechnische Untersuchung

Da der Bebauungsplan Nr. 116 die Errichtung von mehreren Bushaltestellen vorsieht und bei dessen Umsetzung von einer veränderten Schallimmissionssituation auszugehen ist, wurde eine Schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben³. Die Planung sieht vor, die beiden bestehende T-Kreuzungen (Mittelstreifen auf der Straßen „Kanalatorplatz / Philippsruher Allee“) durch einen Kreisverkehr zu ersetzen. Die durch den B-Plan veränderte Schallsituation wird somit ausschließlich durch Verkehrslärm verursacht.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist der Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärmimmissionen sicherzustellen. Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zeigt dementsprechend die Veränderungen der Verkehrslärmsituation des Gesamtverkehrsnetzes im Bereich maßgeblichen schutzbedürftigen Nutzungen für den Prognose-Nullfall (ohne Kreisel und Haltestellen) und den Prognose-Planfall auf.

Bei der Bauleitplanung erfolgt im Rahmen der Vorsorge üblicherweise eine Beurteilung anhand der Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1, „Schallschutz im Städtebau“. Andererseits kann sich die Beurteilung des Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrswegen an den Kriterien der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) orientieren. Die Straßenverkehrsbelastung auf den öffentlichen Straßen für den Prognose-Nullfall wurden die Straßenverkehrsbelastungen im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung ermittelt (Prognosehorizont 2025/30).

Für den Prognose-Planfall wurde die Verkehrsbelastung durch die Verlagerung von Busverkehr beim Bau eines Verknüpfungspunktes am Westbahnhof entsprechend berücksichtigt. Die Verkehrsbelastungen für den Schienenverkehr (Prognosehorizont 2025/30) wurden von der Deutschen Bahn AG, Systemverbund Bahn – Umweltschutz Berlin zur Verfügung gestellt. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgte auf Grundlage der Rechenregeln der RLS-90 für den Straßenverkehrslärm und der SCHALL 03 für den Schienenverkehrslärm.

³ Laim Consult GmbH, Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 116 der Stadt Hanau, 26.04.2012

Im Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung lässt sich feststellen, dass für die maßgebenden Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereiches keine beurteilungsrelevanten Zunahmen zu erwarten sind. Die Zunahmen der Beurteilungspegel aus Verkehrslärm liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) sowie teilweise unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A).

Durch den Bau des Kreisels (erheblicher baulicher Eingriff gemäß der 16. BImSchV) haben Vorabschätzungen ergeben, dass an der Bebauung südöstlich, nordöstlich und nordwestlich des geplanten Kreisels die Orientierungswerte und die Immissionsgrenzwerte weitergehend überschritten sowie der Auslösewert für die Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts erreicht wird. In diesem Bereich sind daher Maßnahmen zum Schallschutz zu prüfen, da Ansprüche dem Grunde nach bestehen. Die Durchführung erfolgt unter Berücksichtigung der konkreten Ausführungsplanung im Rahmen des nachgeordneten Verfahrens bzw. durch die Verpflichtung der Verwaltung, diesem Anspruch nachzugehen. Der durch die vorliegende Planung hervorgerufene Konflikt wird somit gelöst.

Nach Vorlage der konkreten Straßenplanung wurde eine zweite, schalltechnische Untersuchung durchgeführt⁴, die eine Anspruchsberechtigung der Anwohner auf aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ ermitteln sollte. Die Anspruchsberechtigung leitet sich bei Vorliegen eines erheblichen baulichen Eingriffs in öffentliche Straßen unter Beachtung der Kriterien der 16. BImSchV aus dem Vergleich des baulichen Nachher-Zustandes (Prognose-Planfall) mit dem baulichen Vorher-Zustand (Prognose-Nullfall) ab.

Bei der im Bebauungsplan geplanten Anlage eines Kreisverkehrs handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff, sodass die 16. BImSchV und deren für die Lärmbeurteilung festgesetzten Immissionsgrenzwerte herangezogen werden müssen.

In der Untersuchung vom 23.08.2012 wurden für exemplarische Immissionsorte Beurteilungspegel für Tag und Nacht getrennt berechnet. Es ergab sich, dass für die Westfassade des Gebäudes „Am Steinheimer Tor Nr. 3“ Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ bestehen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle, zum Schutz des betroffenen Gebäudes sind aus Belegenheitsbegründen im Bereich der Bebauung (Grundstückszufahrt) nicht möglich. Ergänzende aktive Maßnahmen z.B. im Sinne des Lärminderungsgebotes gemäß § 41 BImSchG wie der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen zur Senkung der Lärmpegel sind im vorliegenden Fall unwirksam, da eine Lärminderung solcher Belege erst bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab 60 km/h eintritt. Im vorliegenden Fall beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit z.Z. 50 km/h.

Aus den vorgebrachten Gründen ergeben sich für das Gebäude Am Steinheimer Tor 3 nur passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Eine detaillierte Ermittlung der Höhe einer etwaige Entschädigung des passiven Schallschutzes sowie die Prüfung, ob die schutzbedürftige Nutzung nur am Tag oder in der Nacht ausgeübt wird, sind Gegenstand eines gesonderten Verfahrens auf Grundlage der 24. BImSchG.

⁴

LAIRM Consult GmbH, Schalltechnische Untersuchung zum Neubau eines Kreisverkehrs im Bereich des Westbahnhofs in Hanau – Untersuchung nach der 16. BImSchV -, 23.08.2012

3. PLANUNGSGRUNDLAGEN UND PLANGEBIET

3.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt am südwestlichen Rand der Hanauer Innenstadt und umfasst sowohl die südliche Zu- und Abfahrt der B 45 als auch die anliegende Freifläche. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von rd. 0,8 ha.

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich in der Gemarkung Hanau, in der Flur 22 die Flurstücke 73/14, teilweise 73/18, 73/19.

Eine Übersicht des Bebauungsplanes ist dem Deckblatt dieser Begründung zu entnehmen, die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches der Planzeichnung.

3.2 Vorhandene Nutzung und umgebende Siedlungsstruktur

Das Plangebiet befindet sich am südwestlichen Rand der Hanauer Innenstadt. Nordwestlich grenzt es an ein stark versiegeltes Areal, das hauptsächlich durch ebenerdige Stellplätze in Anspruch genommen wird. Auf der Fläche soll in naher Zukunft ein Gewerbe- und Ärztezentrum entstehen. Das Planverfahren für diesen Bebauungsplan (Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 28 „Vor dem Kanalator“) ist abgeschlossen. Weiter östlich stehen mehrgeschossige Gebäude in gemischter Nutzungsfunktion aus Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistung. Südwestlich vom Plangebiet befindet sich das ehemalige Schlachthofareal auf dem seit Kurzem ein Einkaufszentrum besteht. Im Süden verläuft die Verkehrsstrasse B 45 sowie parallel dazu, die Bahnlinie Hanau – Frankfurt (Main) mit dem nahegelegenen Westbahnhof.

Prägend für das Gebiet sind die stark befahrenen Straßen sowie die Bahnlinie. Insbesondere die B 45 und die Straße „Vor dem Kanalator“, die westlich entlang der Plangebietsgrenze hinabführt und die B 45 unterläuft, verhindern eine räumliche Verbindung zu den angrenzenden Gebieten. Dieses Defizit wird durch die Gestaltung des Straßenraums noch verstärkt, der nur partiell eine Querung für Fußgänger vorsieht, um einen schnellen und ungehinderten Pkw-Verkehrsfluss Vorrang zu ermöglichen.

Das Plangebiet selbst umfasst öffentliche Verkehrsflächen sowie eine Grünfläche mit teilweise großkronigem Baumbestand.

3.3 Verkehr / Erschließung

Die Planfläche liegt direkt am Innenstadtring (B 45), von dem zahlreiche Ausfallstraßen in die angrenzenden Stadtteile, ins Hanauer Umland und zur BAB A 66 führen. Umgeben ist die Fläche von den mehrspurigen Straßen B 45, „Vor dem Kanalator“ und Zu- und Abfahrt zur B 45. Das Areal ist gegenwärtig durch vier Buslinien an den öffentlichen Nahverkehr angebunden und liegt dem Westbahnhof südöstlich gegenüber.

Der vorliegende Bebauungsplan nimmt mit seinen Festsetzungen direkten Einfluss auf die vorhandene Straßenverkehrsinfrastruktur. Durch den Wegfall der T-Kreuzungssituation „Nussallee/Vor dem Kanalator/Zu- und Abfahrt B 45“ werden die Fahrbeziehungen optimiert und dem Plankonzept angepasst, sodass die Erschließung den Anforderungen der Planziele entspricht.

Die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches führt darüber hinaus zu einer verbesserten Wegebeziehung des Rad- und Fußgängerverkehrs.

3.4 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen im Plangebiet befinden sich im Eigentum der Stadt Hanau und von weiteren öffentlichen Baulastträgern.

3.5 Ver- und Entsorgung

Es kann davon ausgegangen werden, dass das Plangebiet auf Grund seiner Lage im Stadtgebiet an alle technischen Medien angeschlossen ist. Eine Versorgung des Areals mit Strom, Gas und Wasser ist möglich, soweit sich dies aus den vorgesehenen Nutzungen überhaupt ergibt. Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurde von den Netzdienstbetreibern darauf hingewiesen, dass bei Änderungen des Straßenverlaufs oder des Straßenhöhenniveaus die vorhandenen Bestandsleitungen höchstwahrscheinlich umgelegt werden müssen.

3.6 Übersicht des Aufstellungsverfahrens

Termin	Verfahrensschritt	
19.09.2011	Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss	BauGB § 2 (1) Satz 1 i.V.m. § 13 a BauGB
12.03.2012	Anschreiben zur frühzeitigen Behördenbeteiligung	BauGB § 4 (1) Satz 1
28.03.2012	Scoping-Termin im Technischen Rathaus Hanau	BauGB § 4 (1) Satz 1
12.11.2012 bis 13.12.2012	Beteiligung der Öffentlichkeit	BauGB § 3 (2)
12.11.2012 bis 13.12.2012	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange	BauGB § 4 (2)

4. PLANUNGSKONZEPT

Das Planungskonzept des Bebauungsplanes Nr. 116 sieht die Neugestaltung des Kreuzungsbereiches „Nussallee/Vor dem Kanalator/Zu- und Abfahrt zur B 45“ vor. Die gegenwärtige T-Kreuzungssituation soll aufgegeben und durch einen Kreisverkehr ersetzt werden. Dadurch wird eine uneingeschränkte Fahrbeziehung in und aus allen Fahrtrichtungen ermöglicht, die für die zukünftige Busverkehrsabwicklung am Westbahnhof nötig ist. Die geplanten Haltestellenpositionen entlang der Zu- und Abfahrt der B 45 sollen die wegfallenden Standzeiten des umzugestaltenden Zentralen Omnibusbahnhofs auf dem Freiheitsplatz kompensieren, indem mehrere Regionalbuslinien zur zukünftigen Endhaltestelle „Westbahnhof“ durchgebunden werden. Es entsteht somit ein wichtiger Knotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehrsnetz im südlichen Innenstadtbereich, der auch eine Verknüpfung zum Westbahnhof realisiert. Dadurch wird das Nahverkehrsangebot für die Bürger erhöht und eine Entwicklung im südlichen Bereich der Hanauer Innenstadt gefördert. Westlich an die Planfläche angrenzend, soll zukünftig ein Dienstleistungs- und Ärztezentrum entstehen.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 116 kommt es zu minimalen Eingriffen in Natur und Landschaft. Lediglich ein schmaler Grünstreifen wird durch die Errichtung eines Haltestellenbereiches entlang der Auffahrt zur B 45 neu versiegelt (weiteres siehe Pkt. 5.3).

Erschließungskonzept Individualverkehr

Das Areal ist durch vier Buslinien und dem nahen Westbahnhof gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Die Bahntrasse (Hanau - Frankfurt (Main)) verläuft parallel zur B 45 und soll zukünftig durch die geplante nordmainische S-Bahn genutzt werden, die je nach Tageszeit im 15-minütigen bzw. 30-minütigen Takt zwischen Hanau und Frankfurt (Main) pendeln wird.

Der Bebauungsplan verfolgt das Ziel, das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zu stärken und steht dabei in Beziehung mit dem Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs. Es ist geplant, am Westbahnhof einen neuen Knotenpunkt im Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs am südlichen Innenstadtrand von Hanau zu schaffen. Sechs Regionalbuslinien sollen zukünftig am Westbahnhof enden und ermöglichen einen kurzen Umstieg zum Westbahnhof.

Darüber hinaus sieht die Planung vor, dass der Individualverkehr den geplanten Kreisell umrunden muss, während die Busse diesen gradlinig in Ostwest-Richtung passieren dürfen, da der Innenbereich des Kreisells als Bushaltestellenfläche genutzt werden soll. Dies bedingt eine fußläufige Erreichbarkeit der Kreisellinnenfläche, die somit eine Fußgängerquerung des gesamten Kreuzungsbereichs mit sich zieht. Die bisher ungenügende räumliche Verknüpfung der anliegenden Areale wird somit zusätzlich verbessert.

4.3 Ver- und Entsorgung

Aufgrund der innerstädtischen Lage ist die Fläche grundsätzlich an alle nötigen Ver- und Entsorgungseinrichtung angeschlossen ist. Innerhalb des Plangebietes verlaufen Telekommunikationslinien der Telekom sowie Niederspannungsverteilerschränke und mehrere 20 kV-, Niederspannungs- und Steuerkabel. Zum gegenwärtigen Planungsstand kann noch nicht abschließend beurteilt werden, ob und welche Versorgungsleitungen bzw. -anlagen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes durch Umplanungen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen betroffen und somit umzulegen sind.

Dasselbe gilt nach Auskunft der Leitungsträger ebenso für die in dem Straßenbereichen der „Steinheimer Straße“ (B45) sowie in der Zu- und Abfahrt (B45) von „Vor dem Kanalator“ zur „Steinheimer Straße“ liegenden Gas Hochdruck-, Gasniederdruck- und Wasserleitungen.

Die Detailplanung der nachfolgenden Erschließungs- und Ausführungsplan sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Grundsätzlich steht der Realisierbarkeit des Bebauungsplanes nichts im Wege.

5. ABWÄGUNG UND KONFLIKTBEWÄLTIGUNG

5.1 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wurde mit dieser Entwurfsfassung des Bebauungsplanes gemäß § 3 (2) BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet. Da es sich um ein Bebauungsplanverfahren gemäß § 13 a BauGB – Bebauungsplan der Innenentwicklung – im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB handelt, wurde das Bebauungsplanverfahren mit einer einstufigen Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Darauf wurde in der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans hingewiesen.

Die öffentliche Auslegung fand vom 12.11.2012 bis zum 13.12.2012 statt. Es gingen in diesem Zeitraum keine Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein.

5.2 Ergebnisse der Behördenbeteiligung

Wie oben bereits dargestellt, handelt es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um ein Bebauungsplanverfahren nach § 13 a BauGB mit einer grundsätzlich einstufigen Beteiligung. Um eine frühzeitige Abstimmung mit den Behörden und Träger öffentlicher Belange zu ermöglichen, wurde dennoch eine frühzeitige Beteiligung der Behörden durchgeführt. Die Beteiligung erfolgte mit Anschreiben vom 12.03.2012. Darüber hinaus wurde am 28.03.2012 ein Scoping-Termin im technischen Rathaus der Stadt Hanau durchgeführt. Die Angeschriebenen hatten bis zum 04.04.2012 Gelegenheit, eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Frühzeitige Behördenbeteiligung / Scoping

Im Rahmen des Scoping-Termins und der schriftlich eingegangenen Stellungnahmen wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planinhalte des Vorentwurfes vorgebracht. Auf Anregung des Regierungspräsidiums Darmstadt wurde nach Vorlage der konkreten Straßenplanung eine zweite schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Nach deren Ergebnis bestehen „dem Grunde nach“ für das Gebäude „Am Steinheimer Tor 3“ Lärmschutzansprüche. Aufgrund von Belegenheitsbegründungen kommen hierfür ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Eine detaillierte Ermittlung der Höhe einer etwaigen Entschädigung des passiven Schallschutzes sowie die Prüfung, ob die schutzbedürftige Nutzung nur am Tag oder in der Nacht ausgeübt wird, sind Gegenstand eines gesonderten Verfahrens auf Grundlage der 24. BImSchG.

Darüber hinaus wurden zahlreiche Hinweise in Bezug auf vorhandene technische Leitungen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen im Geltungsbereich gegeben, die bei den vorgesehenen Umbaumaßnahmen zu berücksichtigen und ggf. zu verlegen sind. Dieser Regelungsbedarf ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Die Ergebnisse des Scopings wurden, soweit planungsrechtlich relevant, in die Entwurfsunterlagen des Bebauungsplanes zur öffentlichen Auslegung übernommen und zur sachgerechten Abwägung der Umweltbelange Fachgutachten beauftragt, deren Ergebnisse ebenso den Entwurf eingeflossen waren.

Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB

Gemäß § 4 (2) BauGB wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, mit Schreiben vom 09.11.2012 beteiligt. Es bestand bis zum 21.12.2012 Gelegenheit Stellungnahmen abzugeben. Von den insgesamt 24 angeschriebenen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden haben 14 keine Stellungnahmen abgegeben; weitere vier gaben weder Hinweise noch Anregungen.

Stellungnahmen mit Anregungen und Hinweisen enthielten vielfach technische und organisatorische Hinweise, die die weitere Objektplanung betreffen und entsprechend dort zu berücksichtigen sind.

Das Thema „Immissionsschutz“ wurde durch das Regierungspräsidium Darmstadt erneut thematisiert und auf die besondere Problematik des Verkehrslärms verwiesen. Die beabsichtigte Planung führe demnach zu einer nicht unerheblichen Konfliktsituation durch die vorhandene und zu erwartende Verkehrsbelastung mit der benachbarten schutzbedürftigen Wohnbebauung, die auch nur durch passive Schallschutzmaßnahmen bedingt bewältigt werden kann.

Für das Plangebiet ist eine Ausweisung als öffentliche Grünfläche und öffentliche Straßenverkehrsfläche vorgesehen. Innerhalb des Plangeltungsbereiches befinden sich somit keine schutzbedürftigen Nutzungen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist jedoch der Schutz

der Nachbarschaft vor Verkehrslärmimmissionen sicherzustellen. Dementsprechend wurden die Veränderungen der Verkehrslärmsituation des Gesamtverkehrsnetzes im Bereich der maßgeblichen schutzbedürftigen Nutzungen für den Prognose-Nullfall (ohne Kreisel und Haltestellen) und den Prognose-Planfall im Rahmen einer schalltechnische Untersuchung (LAIRM CONSULT GmbH, vom 26. April 2012) entsprechend ermittelt und beurteilt. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall wurde im Prognose-Planfall festgestellt, dass die Zunahmen deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) sowie überwiegend unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) liegen. Die Zunahmen sind somit nicht weiter beurteilungsrelevant.

Des Weiteren wurde nach Vorlage der konkreten Straßenplanung im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (LAIRM CONSULT GmbH, vom 23. August 2012) geprüft, ob sich durch die straßenbaulichen Maßnahmen auf Grundlage der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) im Umfeld der Planung Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ ergeben und inwieweit Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen ermöglichen eine Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität, da bereits bei dem jetzt vorhandenen Verkehrsaufkommen der Schallschutz unzureichend ist. In diesen innerstädtischen Lagen in unmittelbarer Nachbarschaft zu hoch belasteter Verkehrsinfrastruktur kann vorhandenes Wohnen nur durch zusätzliche Schutzvorkehrungen sichergestellt werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen kommen durch die innerstädtische Lage nicht in Betracht. Zudem wäre hierdurch keine Wirkung zu erwarten, da es sich bei dem betroffenen Wohngebäude um ein Hochhaus handelt. Ein anderer Standort für die geplante Verkehrsinfrastruktur kommt aufgrund des vorhandenen Netzes und der verkehrlichen Funktionszusammenhänge nicht in Betracht.

5.3 Hochwasserschutz

Das Planungsgebiet des Bebauungsplans Nr. 116 „Westbahnhof - Kanalator“ liegt im nördlichen Teilabschnitt im Überschwemmungsgebiet des Mains. Da der Überschwemmungsgebietsverlauf keine Baugebiete berührt, ist das Erlangen einer Ausnahmeregelung gemäß § 78 (2) WHG nicht erforderlich. Auf der Planzeichnung zum Entwurf des Bebauungsplans befindet sich der Hinweis, dass sich ein Teil der Flächen des Geltungsbereiches innerhalb des Überschwemmungsgebietes befindet.

5.4 Kampfmittel

Das Plangelände befindet in einem Bombenabwurfgebiet. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden. Eine systematische Baugrunduntersuchung ist bei Bodenbaumaßnahmen vor Beginn der geplanten Bauarbeiten erforderlich.

Des Weiteren wurde innerhalb des Geltungsbereiches ein Verdachtspunkt ermittelt, der auf einen möglicherweise noch vorhandenen Blindgänger hinweist. Eine Überprüfung dieses Verdachtspunktes ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten durchzuführen. Sofern das Gelände nicht sondierfähig sein sollte, ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrung erforderlich. Eine Überprüfung des Verdachtspunktes ist auch dann erforderlich, wenn sich dieser außerhalb des Baufeldes befindet und vor bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 m um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann.

Der Lageplan mit dem eingetragenen Verdachtspunkt ist der Begründung als Anlage beigelegt.

Die Hinweise, die in der Stellungnahme vom 08. Mai 2012 aufgeführt wurden (Verwendung des Datenmoduls, Kosten und Dokumentation der Kampfmittelräumung), werden bei der weiteren Objektplanung berücksichtigt.

5.5 Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Das Bebauungsplanverfahren wird nach § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) im beschleunigten Verfahren durchgeführt, da die hierfür auf Grund der Lage und der geringen Größe des Plangebietes die grundsätzlichen Voraussetzungen der Anwendbarkeit gegeben sind. Die Durchführung einer Umweltprüfung bzw. die Erstellung eines Umweltberichtes gemäß § 2 a BauGB ist nicht erforderlich. Auch liegen die Größen der versiegelten bzw. versiegelbaren Flächen weit unterhalb der Schwelle von 20.000 m², ab der gemäß § 13a (1) Nr. 2 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich würde.

Tiere und Pflanzen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 116 "Westbahnhof-Kanalator" umfasst ausschließlich Straßen- und Grünflächen. Die Grünfläche wird fast vollständig durch eine regelmäßig gemähte Gras- und Staudenflur eingenommen. Der Gehölzbestand umfasst zehn Bäume und vereinzelt Strauchwerk. Die Festsetzungen sehen den Erhalt des Baumbestandes und Maßnahmen zum Schutz von Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen vor.

Das Areal ist gestaltet. Die umliegenden Flächen werden durch überwiegend offene Bebauung und Erschließungsstraßen geprägt. Die Fläche besitzt für sich betrachtet einen mittleren Biotopwert, der jedoch durch die Lage im Siedlungsgebiet und die damit verbundene Isolierung und Störung erheblich reduziert wird. Durch die Festsetzungen wird nur ein erheblich kleiner Anteil der Freiflächen in Anspruch genommen. Ein zusätzlicher Biotopverlust wird demnach nicht verursacht. Naturschutzrechtliche Schutzgebiete, nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope oder andere geschützte Objekte, sind von der Planung nicht betroffen.

Zu vorkommenden Tierarten liegen keine aktuellen Kenntnisse vor. Allerdings kann aufgrund der eingeschränkten Habitatausstattung eine besondere faunistische Bedeutung weitgehend ausgeschlossen werden. Für Vögel und Fledermäuse besitzt die Freifläche bestenfalls eine Bedeutung als Nahrungshabitat, wobei hier nur die in Siedlungsgebieten häufig anzutreffenden und wenig störungsempfindlichen Arten zu vermuten sind. Für Amphibien und Reptilien sowie seltene Vertreter der Wirbellosen fehlen die erforderlichen Habitatbedingungen. Ebenso sind seltene Pflanzenarten auf dem regelmäßig gemähten Gelände nicht zu erwarten. Mögliche Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 BNatSchG, welche die Umsetzung des Bebauungsplans dauerhaft hindern könnten, sind nicht erkennbar.

Schutzgut Mensch

Luft

Erheblich belastende Schadstoffimmissionen werden durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht erwartet.

Lärm

Durch den erheblichen Umbau der Verkehrsanlagen bestehen laut Lärmgutachten⁵ vom 23.08.2012 „dem Grunde nach“ für die Westfassade des Gebäudes Am Steinheimer Tor 3 Ansprüche auf Lärmschutz. Aufgrund von Belegenheitsbegründen kommen ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht.

⁵ LAIRM Consult GmbH, Schalltechnische Untersuchung zum Neubau eines Kreisverkehrs im Bereich des Westbahnhofs in Hanau – Untersuchung nach der 16. BImSchV -, 23.08.2012

Eine detaillierte Ermittlung der Höhe einer etwaige Entschädigung des passiven Schallschutzes sowie die Prüfung, ob die schutzbedürftige Nutzung nur am Tag oder in der Nacht ausgeübt wird, sind Gegenstand eines gesonderten Verfahrens auf Grundlage der 24. BImSchG.

Schutzgut Boden

Geologie

Der geologische Untergrund im Bereich der Hanauer Innenstadt wird unterhalb von anthropogenen Auffüllungen durch Pleistozäne (eiszeitliche) Main-Terrassensedimente sowie Pliozäne (voreiszeitliche) Sedimente gebildet. Die eiszeitlichen Main-Terrassensedimente bestehen aus Sanden und Kiesen mit variablen Kornverteilungen, zum Teil auch schwach schluffig bis schluffig.

Versiegelung

Der Geltungsbereich umfasst versiegeltes Straßenland und eine Grünfläche, die nur am nördlichen Außenrand einen gepflasterten Bereich mit einigen Parkbänken aufweist. Der Weg, der sich durch die Grünfläche zieht, ist nicht versiegelt.

Durch die neugeplante Haltestellenflächen wird ein schmaler, länglicher Abschnitt entlang der Auffahrt zur B 45 in Anspruch genommen. Folglich werden nur eine geringe zusätzliche Neuversiegelung und keine damit verbundene Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen verursacht.

Altlasten

Beim Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) wird die Altflächendatei des Landes Hessen geführt. Diese ist Teil des Hessischen Bodeninformationssystems und beinhaltet Flächen gemäß § 2 (3 – 6) des Bundes-Bodenschutz- und Altlastengesetzes, also schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen, Altlasten und Altlastverdächtige Flächen. In der Altflächendatei stehen alle Informationen und Daten, die über diese Fläche durch Untersuchung, Bewertung und Sanierung oder sonstige Maßnahmen bekannt geworden sind. In seinem Schreiben vom 08. Mai 2012 bestätigt das Regierungspräsidium Darmstadt, dass für die Fläche innerhalb des Geltungsbereichs keine Eintragung in der Altflächendatei vorliegt.

Kampfmittel

Innerhalb des Geltungsbereichs wurde ein Verdachtspunkt ermittelt, der auf einen möglicherweise noch vorhandenen Blindgänger hinweist. Eine Überprüfung dieses Verdachtspunktes ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten durchzuführen. Sofern das Gelände nicht sondierfähig sein sollte, ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrung erforderlich.

Da das Plangelände sich in einem Bombenabwurfgebiet befindet und vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen grundsätzlich ausgegangen werden muss, ist eine systematische Baugrunduntersuchung bei Bodenbaumaßnahmen vor Beginn der geplanten Bauarbeiten erforderlich.

Wasser

Gemäß den Angaben des Landschaftsplans der Stadt Hanau⁶ herrscht im Bereich der Hanauer Innenstadt aufgrund der Bodenbeschaffenheit eine mittlere bis hohe Verschmutzungs-

⁶ Landschaftsplanerisches Gutachten für den Bereich der Stadt Hanau im Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (2003).

empfindlichkeit des Grundwassers vor. Für die Grundwasserneubildung ist der entsiegelte Geltungsbereich von Bedeutung.

Die Kinzig umfließt die Hanauer Altstadt im Norden und im Westen und liegt in einer Entfernung zum Geltungsbereich von ca. 250 m. Südwestlich der Altstadt mündet die Kinzig in den Main, der südlich von Hanau entlang führt. Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich keine Oberflächengewässer.

Überschwemmungsgebiet

Das Planungsgebiet des Bebauungsplans Nr. 116 „Westbahnhof - Kanalvor“ liegt im nördlichen Teilabschnitt im Überschwemmungsgebiet des Mains. Da der Überschwemmungsgebietsverlauf keine Baugebiete berührt, ist das Erlangen einer Ausnahmeregelung gemäß § 78 (2) WHG nicht erforderlich.

Klima, Luft und Lärm

Da der Bebauungsplan neben einer Grünfläche lediglich allgemeine Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festsetzt, können nur von diesen zusätzliche Beeinträchtigungen auf die lokalklimatische, lufthygienische und akustische Situation möglich sein.

Im Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung in der Anlage dieser Begründung lässt sich feststellen, dass für die maßgebenden Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereiches keine beurteilungsrelevanten Zunahmen zu erwarten sind. Die Zunahmen der Beurteilungspegel aus Verkehrslärm liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) sowie teilweise unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A).

Orts- und Landschaftsbild

Der Geltungsbereich liegt innerhalb des Siedlungsgebietes und ist vollständig durch die überwiegend offene Bebauung eingeschlossen. Die vorhandenen Bäume bilden das einzige landschaftsbildprägende Elemente und werden durch Festsetzungen in ihrem Bestand erhalten. Gegenüber der gegenwärtigen Situation sehen die Festsetzungen des Bebauungsplanes für die Grünfläche keine Änderung vor. Nur entlang der Auffahrt zur B 45 sind Haltestellenbereiche vorgesehen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes sind daher nicht zu erwarten.

Natur- und Landschaftsschutz

Das Plangebiet befindet sich in keinem vorhandenen oder geplanten Natur- bzw. Landschaftsschutzgebiet.

Vermeidung und Verringerung von Umweltauswirkungen

Durch die Festsetzungen kommt es zu keinem größeren Eingriff oder einer Beeinträchtigung in Natur und Landschaft, da die Grünfläche in ihrem Bestand, einschließlich der Bäume und Gehölze, erhalten bleibt. Bauliche Veränderungen geschehen fast vollständig innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen. Eine Vermeidung und Verringerung von Umweltauswirkungen ist daher nicht durchführbar.

Naturschutzrechtlicher Ausgleich

Gemäß § 15 (2) BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Wie die Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern zeigen, wird durch den vorliegenden Bebauungsplan gegenüber dem Bestand keine zusätzliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft verursacht. Ein Kompensationsbedarf, der über diese Pflanzmaßnahme hinausgeht, liegt nicht vor. Zu verweisen ist auch auf den § 13 a BauGB, der für diesen Fall ohnehin keine Ausgleichsmaßnahmen vorsieht.

6. INHALT DES BEBAUUNGSPLANES

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst eine öffentliche Grünfläche sowie öffentliche Straßenverkehrsflächen, die entsprechend zeichnerisch festgesetzt werden.

6.1 Öffentliche Verkehrsflächen

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich auf rd. 70% der Gesamtfläche entsprechend des Bestandes und der Planungen öffentliche Verkehrsflächen unterschiedlicher Zweckbestimmungen. Der Einbezug dieser Verkehrsflächen dient der planungsrechtlichen Umsetzung der Planziele durch Um- und Neugestaltung der betroffenen Verkehrsflächen und der Sicherung der umgebenden Straßen. Die öffentlichen Verkehrsflächen werden gemäß § 9 (1) 11 BauGB festgesetzt.

Gegenüber der Bestandsituation wird der Kreuzungsbereich „Nußallee/Vor dem Kanalator/Ab- und Auffahrt zur B 45“ umgestaltet und ein Kreisverkehr errichtet. Der Innenbereich des Kreisverkehrs soll allein dem öffentlichen Personennahverkehr als Haltestellenbereich dienen. Die Fläche wird daher als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Öffentlicher Personennahverkehr“ festgesetzt.

6.2 Öffentliche Grünfläche

Die vorhandene Grünfläche soll erhalten bleiben und wird deshalb im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche gemäß § 9 (1) Nr. 15 BauGB mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt. Zur fußläufigen Erschließung der geplanten, nördlichen Haltestellenpositionen ist ein 3 m breiter zusätzlicher Gehweg durch die öffentliche Grünfläche vorgesehen. Eine Festsetzung dieses Weges im Bebauungsplan ist nicht erforderlich, da es sich um einen öffentlichen Weg in einer öffentlichen Grünfläche handelt.

6.3 Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Auf Basis des § 9 (1) Nr. 20 und 25 BauGB wird der Erhalt von vier schützenswerten Bäumen festgesetzt. Darüber hinaus wird die bestehende Vegetation entlang der Straße Vor dem Kanalator durch Festsetzung einer Fläche zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern gesichert.

6.4 Hinweise

1. Überschwemmungsgebiete

Ein Teil des Geltungsbereiches befindet sich innerhalb des Überschwemmungsgebiets des Mains. Eine Ausgliederung aus dem Überschwemmungsgebiet oder das Erlangen ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht notwendig.

2. Kampfmittel

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches in einem Bombenabwurfsgebiet befinden. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln muss grundsätzlich ausgegangen werden. In denen in Nachkriegsbebauung bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 4 Metern durchgeführt wurden, sowie bei Abbrucharbeiten sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.

Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmitteln, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) ist vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden.

Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen. Sofern die Fläche nicht sondierungsfähig sein sollte (z.B. wg. Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich.

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

Mit einer Luftbilddetaillauswertung wurde innerhalb des Geltungsbereiches ein Verdachtspunkt ermittelt, der möglicherweise noch auf einen vorhandenen Blindgänger hinweist. Die Punkte wurden koordinatenmäßig erfasst und in einem Lageplan rot gekennzeichnet (siehe Anlage zum Bebauungsplan).

Eine Überprüfung dieses Verdachtspunktes ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten durchzuführen. Sofern das Gelände nicht sondierfähig sein sollte (wegen oberflächennahen magnetischen Störungen wie Auffüllungen, Versiegelung, Versorgungsleitungen) ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrung erforderlich.

Eine Überprüfung dieses Verdachtspunktes ist auch dann erforderlich, wenn sich dieser Verdachtspunkt außerhalb des Baufeldes, bzw. Grundstückes befindet und vor bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 Metern um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann.

Für die Dokumentation ist das Datenmodul KMIS-R des Kampfmittelräumdienstes des Landes Hessen zu verwenden.

3. Erdarbeiten

Die Erdarbeiten im nördlichen Bereich des geplanten Kreisels sind im Hinblick auf Bodenverunreinigungen gutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren. Die Dokumentationen sind dem Fachbereich Bauaufsicht, Denkmal- und Umweltschutz der Stadt Hanau vorzulegen. Werden bei Erdarbeiten Bodenverunreinigungen oder sonstige Auffälligkeiten festgestellt, sind umgehend die zuständige Bodenschutzbehörde, Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt, Frankfurt oder der Fachbereich Bauaufsicht, Denkmal- und Umweltschutz zu informieren. Die weitere Vorgehensweise ist abzustimmen.

4. Passiver Schallschutz

Zusammen mit der Ausführungsplanung der straßenbaulichen Maßnahmen - südliche Anbindung zur B 45, Umgestaltung Bereich „Vor dem Kanalator und Bau eines Kreisverkehrs - ist nach der 16. BImSchV der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zu ermitteln und der Entschädigungsanspruch (zum Beispiel auf Verbesserung des

passiven Lärmschutzes oder auf Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen) nach der 24. BImSchV zu klären und abzuwickeln.

5. Grundwasser

Bei einer Grundwasserhaltung oder Grundwassernutzung ist der Sachverhalt zu berücksichtigen, dass das Plangebiet im Bereich des CKW-Schadenfalles „Westliche Innenstadt“ liegt.

6.5 Städtebauliche Übersichtsdaten

Geltungsbereich insgesamt	8.232 m²
----------------------------------	----------------------------

Öffentliche Grünfläche	2.271 m ²
Öffentliche Verkehrsflächen	5.443 m ²
Öffentliche Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung: Öffentlicher Personennahverkehr	518 m ²

7. MASSNAHMEN ZUR PLANREALISIERUNG UND KOSTEN

Der Stadt Hanau entstehen durch das Bebauungsplanverfahren und die Umsetzung der Planinhalte, also im wesentlichen Straßenneu- und Umbaumaßnahmen Kosten. Die kalkulierten Gesamtkosten belaufen sich dabei auf 1.69 Mio-€. Gefördert wird das Projekt mit 1.21 Mio. € aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bzw. des Finanzausgleichsgesetzes.

Kostenberechnung

Umbau Kreisverkehr und ÖPNV-Verknüpfungspunkt Vor dem Kanalator/Westbahnhof

	Gesamt €
Summe 1 Grundstücke	0,- €
Summe 2 Herrichten und Erschließen Baufeld	150.000,- €
Summe 3 Außenanlagen (Straßen, Wege, Haltestellen)	1.080.000,- €
Ausbaukosten (brutto)	1.230.000,- €
Unvorhergesehenes	60.000,- €
Beleuchtung/Lichtsignalanlagen	250.000,- €
Zwischensumme (brutto)	1.540.000,- €
Ingenieurleistung, Vermessung, Gutachten	150.000,- €
Gesamtsumme (brutto)	1.690.000,- €

8. RECHTSGRUNDLAGEN

Dem Bebauungsplan liegen folgende Rechtsgrundlagen zugrunde:

1. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414); zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509),
2. Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I, S. 466),
3. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991, S.58); zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509).