

Bauleitplanung der Stadt Homberg (Ohm)

Bebauungsplan „Radweg auf ehemaliger Bahntrasse, Ober-Ofleiden bis einschl. Brücke Krebsbach“

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10a BauGB

Festgelegte Ziele des Umweltschutzes für den Planbereich

Die Bahntrasse, auf der der Radweg geplant ist, ist im Regionalplan Mittelhessen als Bahntrasse dargestellt.

Die weitere Nutzung der Trasse als Radweg ist im Regionalplan ausdrücklich vorgesehen. Der Erhalt der Bahntrasse bzw. die Nutzung als Radweg haben gemäß Regionalplan Vorrang gegenüber anderen Nutzungen. Grundsätzlich soll damit auch langfristig die Möglichkeit der Wiederinbetriebnahme der Bahntrasse gesichert werden.

Durch den im Dezember 2014 durch die Stadt Homberg (Ohm) vorgenommenen Kauf der Bahntrasse bleibt sie in öffentlicher Hand.

Von der Planung sind keine Wasser- bzw. Landschaftsschutzgebiete betroffen.

Der Geltungsbereich liegt außerhalb von FFH- beziehungsweise Natura 2000-Gebieten.

Festgelegte Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, gibt es nicht.

Berücksichtigung der Umweltbelange

Der Geltungsbereich umfasst ausschließlich die 1991 stillgelegte Bahntrasse und öffentliche Wegeparzellen. Die Gleise wurden 1999 abgebaut.

Bedingt durch Sukzession haben sich in den letzten 30 Jahren auf dem Bahndamm vereinzelt Gehölze angesiedelt. Das Forstamt Romrod hat festgestellt, dass es sich um keine Waldflächen handelt. Das Regierungspräsidium, Dezernat Obere Forstbehörde, hat unter anderem mit E-Mail vom 06.08.2019 der Rechtsauffassung der Unteren Forstbehörde widersprochen.“

Im Rahmen der Fachplanung ist die Thematik abschließend zu prüfen.

In 2012 wurden Fauna und Flora erhoben sowie eine Artenschutzprüfung vorgenommen. Diese Unterlagen wurden für den Abschnitt Marburger Straße bis Gemarkungsgrenze Gemünden erstellt.

Da diese Erhebungen wegen der langen zurückliegenden Zeitspanne in den Fachkreisen als überholt gelten, wurden in 2018 ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und ein Fauna-Flora-Gutachten erstellt.

Es kommen keine artenschutzrechtlich relevanten Pflanzenarten des Anhangs IV oder sonst streng geschützte Pflanzen vor.

Im Rahmen der Kartierungen wurden neben der Flora auch Fledermäuse, Vögel und Reptilien vertieft untersucht.

Während der Detektorbegehungen im Jahr 2018 wurden insgesamt mindestens zehn Fledermausarten, darunter die Fransenfledermaus, Bechsteinfledermaus, Mausohr, Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Braunes Langohr und Graues Langohr, nachgewiesen. Im Eingriffsbereich wurden keine Quartiere nachgewiesen. Die Bahntrasse wird darüber hinaus nicht als essenzielle Nahrungs- und Transferroute genutzt.

Insgesamt wurden im Rahmen der Kartierung der Avifauna 51 Arten nachgewiesen, für 43 Arten konnten Brutnachweise erbracht werden bzw. besteht Brutverdacht, die übrigen 8 Arten traten lediglich als Nahrungsgäste auf.

Die im Bereich der Bahntrasse anzutreffenden und von der Planung betroffenen Vogelarten stellen sich mit Amsel, Buchfink, Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Singdrossel, Zaunkönig und Zilpzalp als allgemein weit verbreitete, häufige und wenig störungsanfällige Arten dar.

Im direkten Umfeld des Radweges wurden keine gefährdeten Brutvögel festgestellt, so dass der von der Planung betroffenen Vogelwelt nur eine lokale Bedeutung auf kommunaler Ebene zugeordnet werden kann.

Randbereiche von Bahntrassen sind wegen des standorttypischen Lokalklimas bevorzugte Reptilien-Lebensräume. Im Rahmen der Untersuchungen konnten im näheren Trassenbereich die Blindschleiche und die Waldeidechse nachgewiesen werden, allerdings nicht im Geltungsbereich.

Die ehemalige Bahntrasse stellt grundsätzlich einen geeigneten Lebensraum dar. Dies gilt auch für die Schlingnatter und die Zauneidechse.

Sie wurden 2018 vom Gutachter nicht nachgewiesen.

Obwohl die Schlingnatter und die Zauneidechse in 2018 nicht nachgewiesen wurden, werden Schutzmaßnahmen (Reptilienschutzzaun, Gehölzschutzmaßnahmen) sowie 2 Biotope angelegt, da es aufgrund der vorhandenen Strukturen grundsätzlich möglich ist, dass Reptilien betroffen sind. CEF-Maßnahmen sind nicht erforderlich, da keine Reptilien nachgewiesen werden konnten. Unabhängig dessen werden die beiden Biotope und die Schutzmaßnahmen vor dem Radwegebau realisiert.

Durch den Bau der beiden Reptilienbiotope werden Überwinterungsquartiere geschaffen, obwohl auch Überwinterungsquartiere bei den ökologischen Bestandaufnahmen nicht nachgewiesen werden konnten.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die Anregungen aus der Öffentlichkeit wurden nach den jeweiligen Verfahrensschritten gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB abgewogen und die Ergebnisse mitgeteilt. Es handelte sich im Wesentlichen um Vorschläge von Alternativtrassen, die jedoch wegen zu hohen Steigungen meist nicht möglich sind.

Dessen ungeachtet wurde im Rahmen der Abwägung festgehalten, dass es sich bei der Bauleitplanung um eine Angebotsplanung handelt und daher von der im Bebauungsplan festgesetzten Trasse im Rahmen der Fachplanung noch abgewichen werden kann. Hierfür ist

eventuell eine erneute Bauleitplanung erforderlich, daher wenn etwaige andere Trassen gewählt werden, die außerhalb von vorhandenen Wegeparzellen liegen.

Folgende wesentlichen Anregungen wurden im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) und (2) BauGB abgegeben und wie folgt sinngemäß abgewogen:

1. Die ökologischen Bestandsaufnahmen wurden in 2011/2012 durchgeführt und sollten aufgrund der langen Zeitspanne erneut durchgeführt werden.
Die zusätzlichen Erhebungen sind auch erforderlich, da Teilflächen des Geltungsbereiches noch gar nicht untersucht wurden.
2. Bei einem Negativ-Beweis sind höhere Maßstäbe anzulegen als beim Positiv-Nachweis.
3. Die Schlingnatter kommt entlang der Bahnstrecke überall vor. Es fehlen Hinweise auf vorhandene potenziell geeignete Überwinterungsplätze.
Es sind geeignete Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen erforderlich.
4. Die Bilanzierung ist unzureichend und eine angemessene Ausgleichsplanung fehlt.
Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung muss ergänzt werden, da die Flächen, die abseits der Bahntrasse liegen und die Rastplätze nicht berücksichtigt wurden.
Bei der Bilanzierung ist zu berücksichtigen, dass durch die fortgeschrittene Sukzession Zuschläge zu berücksichtigen sind.
5. Der Geltungsbereich liegt gemäß Einschätzung der Oberen Forstbehörde teilweise im Wald im Sinne des Hessischen Waldgesetzes. Die Feststellung der Waldeigenschaften sollte durch die hierfür zuständige Untere Forstbehörde im Rahmen einer Ortsbegehung vorgenommen werden.
6. Der Geltungsbereich grenzt teilweise an das Überschwemmungsgebiet der Ohm an. Extreme Hochwasserereignisse können daher auch den Planungsbereich betreffen.
7. Die ehemalige Bahnbrücke ist ein Kulturdenkmal gemäß § 2 Abs. 1 Hessisches Denkmalschutzgesetz.
Im direkten Umfeld der ehemaligen Bahntrasse sind weitere Kulturdenkmäler, die im Sinne des Umgebungsschutzes zu berücksichtigen sind, vorhanden, zum Beispiel ehemaliger Bahnhof, Hainmühle und Sandmühle.
8. Die Bodenschutzbehörde (Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4) ist zu benachrichtigen, wenn bei Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen und ähnlichem schadstoffbedingte schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Belastungen entdeckt werden.
9. Das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat Kampfmittelräumdienst, hat für den Bereich des ehemaligen Bahnhofes mitgeteilt, dass es sich bei dieser Fläche um ein Bombenabwurfgebiet handelt.

Zu 1.

Die ökologische Bestandsaufnahme wurde in 2018 erneut vorgenommen. Die ursprünglichen Erhebungen sind daher überholt und werden daher nicht mehr als Anlage der Planung beigegeben.

Die neuen Ergebnisse der ökologischen Bestandsaufnahme wurden in die Bauleitplanung vor der öffentlichen Auslegung übernommen.

Zu 2.:

Es besteht kein Grund von der üblichen Vorgehensweise bei der Bestandsaufnahme abzuweichen. Die Flächen werden nach den Arten untersucht, die grundsätzlich erwartet werden. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum es sich um einen Negativ-Beweis handeln soll.

Zu 3.:

Auch bei den in 2018 vorgenommenen Bestandsaufnahmen wurden, wie bereits in 2011, keine Schlingnattern nachgewiesen. Unabhängig davon werden Schutzmaßnahmen (Reptilienschutzzaun, Gehölzschutzmaßnahmen) sowie 2 Biotop angelegt, da es aufgrund der vorhandenen Strukturen grundsätzlich möglich ist, dass Reptilien betroffen sind. CEF-Maßnahmen sind nicht erforderlich, da keine Reptilien nachgewiesen werden konnten. Unabhängig dessen werden die beiden Biotop und die Schutzmaßnahmen vor dem Radwegebau realisiert.

Durch den Bau des Reptilienbiotopes wird ein Überwinterungsquartier geschaffen. Überwinterungsquartiere wurden gemäß Artenschutzgutachten nicht angetroffen.

Zu 4.:

Die Bilanzierung wurde vor der öffentlichen Auslegung geändert. Es gibt keine gesetzlich vorgeschriebene Form für die Bilanzierung. Sie kann nach der Hessischen Kompensationsverordnung, verbal-argumentativ oder anderen Bilanzierungsmethoden vorgenommen werden.

Die Flächen der Rastplätze und die von der Bahntrasse für den Radweg genutzten Flächen waren auch in der ursprünglichen Bilanzierung enthalten.

Bei der Bilanzierung ist von der genehmigten Nutzung gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB auszugehen. Eine fortgeschrittene Sukzession oder Ähnliches muss daher nicht berücksichtigt werden.

In den Bebauungsplan wurden Festsetzungen zum Schutz der Schlingnatter und der Zauneidechse aufgenommen, obwohl sie weder in 2011 noch in 2018 nachgewiesen wurden.

Zu 5.:

Die Untere Forstbehörde hat die Bahntrasse am 29.3.2017 gemäß der Empfehlung der Oberen Forstbehörde begangen.

Das Ergebnis wurde am 28.04. 2017 schriftlich mitgeteilt: „..... Aus den oben genannten Gründen sehe ich die Waldeigenschaft auf den infrage stehenden Grundstücken nicht gegeben. Die Flächen weisen trotz der beginnenden Veränderung durch die Sukzession weiterhin die typischen Merkmale einer Verkehrsfläche auf.....“

Es wurde daher festgestellt, dass durch den geplanten Radweg keine Umnutzung von Wald in eine andere Nutzungsart erfolgt.

Gem. Stellungnahme von Hessen-Forst vom 28.04.2017 sind daher grundsätzlich keine Rodungs- oder Umwandlungsgenehmigungen erforderlich.

Waldflächen im Sinne des Gesetzes sind daher von der Planung nicht betroffen.

Das Regierungspräsidium, Dezernat Obere Forstbehörde, hat unter anderem mit E-Mail vom 06.08.2019 der Rechtsauffassung der Unteren Forstbehörde widersprochen.“

Im Rahmen der Fachplanung ist die Thematik abschließend zu prüfen.

Zu 6.:

Der Geltungsbereich grenzt nicht direkt an das Überschwemmungsgebiet an. In die textlichen Festsetzungen wurde dennoch ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Zu 7.:

Nachrichtlich wird auf diese Kulturdenkmäler hingewiesen.

Zu 8.:

Ein entsprechender Hinweis wurde in die textlichen Festsetzungen nachrichtlich aufgenommen.

Zu 9.:

Ein Nachweis auf die mit Kampfmitteln belasteten Bereiche wurde nachrichtlich in die textlichen Festsetzungen aufgenommen. Vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten usw. ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) erforderlich.

Gründe für die Wahl des Planes unter Berücksichtigung von anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Durch die Planung soll die ehemalige Bahntrasse einer neuen Nutzung zugeführt werden. Diese Strecke eignet sich wegen der geringen Steigungen optimal für den überregional bedeutsamen Radweg.

Von der Bahntrasse wurde lediglich im Bereich der Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße abgewichen, da in diesem Bereich die Bahntrasse bereits anderweitig genutzt wird.

Auch konnte der in diesem Bereich ansässigen Firma eine Teilfläche wunschgemäß veräußert werden, da es hier durch vorhandene Wegeparzelle Alternativen gab.

Vereinzelt haben Anwohner Bedenken bereits im Verfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB geäußert, da die Bahntrasse und daher auch der geplante Radweg direkt an ihrem Grundstück vorbeiführt.

Entsprechende Anregungen wurden im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erneut vorgebracht.

Die von den Bürgern aufgezeigten Alternativen sind wegen der Steigungsverhältnisse nicht geeignet.

Hessen Mobil hat aus diesem Grunde ebenfalls bestätigt, dass die gewählte Trasse eine optimale Lösung darstellt.

Weitere Anregungen, zum Teil nach der öffentlichen Auslegung vorgebracht, wurden seitens der Stadtverordneten zur Kenntnis genommen und werden unabhängig vom Bauleitplanverfahren, vor allem Abstimmung mit dem Ortsbeirat, geprüft.

02.12.2022

.....
(Bürgermeisterin)

INGENIEURBÜRO ZILLINGER

Weimarer Str. 1
35396 Gießen
Fon (0641) 95212 - 0
Fax (0641) 95212 - 34
info@buero-zillinger.de
www.buero-zillinger.de

