

Bauleitplanung

**Stadt Homberg (Ohm)**

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

**Begründung gem. § 9 Abs. 8  
BauGB**

Satzung

**INGENIEURBÜRO ZILLINGER**

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



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Veranlassung</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Räumlicher Geltungsbereich</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Entwicklungsgrundsatz und Rechtsgrundlagen</b>	<b>5</b>
3.1	Regionalplan und Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan .....	5
3.2	Rechtsgrundlagen und Verfahren dieses Bauleitplanes .....	5
<b>4.</b>	<b>Landschaftsplanerische Grundlagen</b>	<b>5</b>
<b>5.</b>	<b>Altflächen</b>	<b>7</b>
<b>6.</b>	<b>Planung</b>	<b>7</b>
6.1	Radweg .....	7
6.2	Wasserwirtschaft .....	14
6.4	Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 (6)) .....	14
<b>7.</b>	<b>Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung</b>	<b>15</b>
<b>8.</b>	<b>Bodenordnende Maßnahmen (§ 45 folgende)</b>	<b>16</b>
<b>9.</b>	<b>Rechtliches Verfahren</b>	<b>16</b>

### Anlagen:

- Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach der Kompensationsverordnung, Stand 21.05.2019
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Stand 04.01.2019, mit den Anhängen 1 und 2
- Fauna-Flora-Gutachten, Stand 05.01.2019, mit den Karten
  - „Biotoptypenkartierung“, Blatt 1 - 4 sowie Legende, und
  - „Maßnahmenplan“, Blatt 1 - 4

## 1. Veranlassung

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplan-Änderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Radweges im Abschnitt Ober-Ofleiden bis zur Krebsbachbrücke, rd. 3,45 km lang, auf der stillgelegten Bahntrasse geschaffen werden.

Diese Wegbrücke liegt ungefähr 150 m östlich der Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße. Hier besteht direkte Anschlussmöglichkeit an den vorhandenen überregionalen Radweg R 6.

Bei Benutzung des Radweges R 6 in Richtung Gemünden müssen die Radfahrer ab der Krebsbachbrücke relativ hohe Steigungen (10 % auf 500 m Länge bzw. 5 % auf 2000 m Länge) überwinden.

In einem gesonderten Verfahren sollen daher die planerischen Voraussetzungen für die Verlegung des Radweges geschaffen werden. Auch in diesem Abschnitt, daher von der Krebsbachbrücke bis zur Gemarkungsgrenze von Gemünden, rund 5 km lang, ist die Nutzung der stillgelegten Bahntrasse vorgesehen.

Die heutige Trasse des Radfernweges R6 zwischen Homberg (Ohm) und Bleidenrod soll daher wegen der vorhandenen langen Steigungen zugunsten der neuen Trasse aufgegeben werden.

Die Radwegenetze in Homberg (Ohm) und überregional werden dadurch wesentlich verbessert.

Ein gut ausgebautes Fahrradnetz wirkt sich seit vielen Jahren positiv für die jeweilige heimische Wirtschaft aus. Der Fahrradtourismus boomt, jährlich werden überdurchschnittliche Wachstumsraten nachgewiesen.

Sie verbessert auch den nicht motorisierten Berufsverkehr, da viele Gemündener in Homberg (Ohm) und umgekehrt arbeiten.

Die Hessische Landesregierung engagiert sich intensiv, die hessischen Radfernwege auszubauen, zu fördern und zu verbessern.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat bereits mit Schreiben vom 22.10.2007 dem Magistrat der Stadt Homberg (Ohm) mitgeteilt, dass sich zur wesentlichen Verbesserung die ehemalige Ohmtalbahn bestens eignet.

Auch wurde im oben genannten Schreiben eine vorrangige Behandlung wegen des positiven Effektes für den Hessischen Radfernweg Nr. 6 zugesagt.

Steigungen müssen daher vermieden werden. Dies ist gewährleistet, wenn die Trasse konsequent auf der ehemaligen Bahntrasse angeordnet wird.

Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Hessen e.V. hat mit Schreiben vom 19.4.2017 die Planung sehr begrüßt, da sie der Optimierung des Hessischen Radfernweges R 6 dient. Im Schreiben wird auf die derzeit topographisch ungünstige Trasse und auf das hohe Landesinteresse bezüglich der neuen Trasse hingewiesen.

Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Abteilung Bau/Dezernat Steuerung Bau, hat mit E-Mail vom 21.11.2016 mitgeteilt, dass sie für Routenverlegungen der Radfernwege zuständig sind und daher geprüft wird, ob die Routenverlegung wirklich eine Verbesserung darstellt.

Dies ist sichergestellt, da die neue Route fast vollständig auf der ehemaligen Bahntrasse und damit ohne Steigungen verläuft.

Die Weiterführung des Radweges in der Gemarkung Gemünden ist sichergestellt. Dies wurde von der Gemeindeverwaltung Gemünden bestätigt.

Unter anderem hat die Gemeinde Gemünden von 2012 - 2013 an dem SILEK-Programm (Integriertes ländliches Entwicklungskonzept mit räumlichem und thematischem Schwerpunkt) teilgenommen. Im Rahmen dieses Entwicklungskonzeptes wurden Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Gemünden erarbeitet. Beteiligt waren unter anderem das Regierungspräsidium, Fachbehörden und die Bevölkerung.

Die Radwegeplanung auf der Bahntrasse war ein thematischer Schwerpunkt, der auch als umsetzungsorientierte Maßnahme festgelegt wurde.

Die Bahnanlage wurde 1991 mit Einstellung des Güterverkehrs stillgelegt. Die Gleise wurden 1999 abgebaut. Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 04.10.2019 mitgeteilt, dass die stillgelegte Bahntrasse freigestellt wurde. Sie ist daher nicht mehr als Bahnanlage gewidmet.

## **2. Räumlicher Geltungsbereich**

In den Geltungsbereich wurden, bis auf wenige Ausnahmen, nur die erforderlichen Flächen für den geplanten Radweg aufgenommen. Der Radweg erhält eine 3 m breite asphaltierte Fläche mit beidseitigem Bankett, welches jeweils 0,5 m breit ist.

Bei Querung von Straßen und Wegen bzw. wenn der Radweg entlang von öffentlichen Straßen verläuft, wurde die gesamte Straßenparzelle in den Geltungsbereich aufgenommen.

Der Geltungsbereich beginnt am Ortseingang Ober-Ofleiden und endet an der Krebsbachbrücke, rd. 150 m östlich der Rudolf-Kellermann-Straße gelegen.

Der Radweg verläuft nach Querung der Nieder-Ofleidener Straße am Ortgang Ober-Ofleiden bis zur Ohmstraße/Marburger Straße auf der ehemaligen Bahntrasse. In diesem Abschnitt werden u.a. der Hoherbergsweg, der Tannenweg sowie die Marburger Straße gequert.

Im nächsten Abschnitt, rund 240 m lang, wird der vorhandene asphaltierte Weg entlang des ehemaligen Bahnhofes, der auch für Pkws freigegeben ist, mitbenutzt.

Anschließend verschwenkt der Radweg wieder auf die ehemalige Bahntrasse. Hier erfolgt die Trassenführung auch über die Ohm-Brücke.

Nahe der Frankfurter Straße wird die ehemalige Bahntrasse verlassen und der vorhandene Feldweg (Holzabfuhrweg, Parzelle 566, rund 220 m lang) genutzt. Er mündet in die Frankfurter Straße. In diesem Bereich wird die Frankfurter Straße gequert. Nun verläuft der Radweg rund 250 m entlang der Landstraße (Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße), an der Einmündung Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße/Neuhaus vorbei, bis auf Höhe der Wegeparzelle 35.

Auf Höhe der Einmündung Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße/Wegeparzelle 35 wird in die Wegeparzelle 35 abgebogen. Auch hier verläuft daher der Radweg auf einer Wegeparzelle.

Dieser Abschnitt ist rund 160 m lang und endet an der Wegeparzelle 36 (Trasse des vorhandenen Radweges R6), direkt hinter der Krebsbachbrücke.

### **3. Entwicklungsgrundsatz und Rechtsgrundlagen**

#### **3.1 Regionalplan und Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Die Bahntrasse ist im Regionalplan Mittelhessen und im rechtswirksamen Flächennutzungsplan als solche 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.

Die ehemalige Bahntrasse erfüllt alle Anforderungen an den überregional bedeutsamen Radweg (keine Steigungen) und entspricht daher den Vorgaben des Regionalplanes. Alternativen würden diesen Zielen nicht entsprechen, s. Kap. 6.1.

Die geplanten Nutzungen stehen daher im Einklang mit den Zielen des Regionalplanes.

Gemäß § 8 (2) BauGB wird der Flächennutzungsplan für den Planbereich geändert, damit der Entwicklungsgrundsatz gewahrt ist.

#### **3.2 Rechtsgrundlagen und Verfahren dieses Bauleitplanes**

Die Bauleitplanung wird unter Beachtung u.a. folgender Gesetze und Verordnungen in der jeweils zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Fassung erstellt:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- Planzeichenverordnung (PlanZV)
- Hessische Bauordnung (HBO)
- Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

Der Bauleitplan wurde im zweistufigen Verfahren aufgestellt.

Es gab keinen wichtigen Grund, den Bauleitplan länger als einen Monat auszulegen.

### **4. Landschaftsplanerische Grundlagen**

Innerhalb des Geltungsbereiches verläuft der geplante Radweg fast ausschließlich auf der ehemaligen und in 2019 entwidmeten Bahntrasse.

Die Bahntrasse wird nur im Bereich der Frankfurter Straße/Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße zur Reduzierung des Eingriffes verlassen, s. Kapitel 2.

Da die Bahntrasse in Richtung des Holzabfuhrweges (Parzelle 566), nahe der Frankfurter Straße, verlassen wird, können die Gehölze, die südlich des Flurstückes 159, welches als Parkplatz genutzt wird, vorhanden sind, erhalten werden. Der ökologische Eingriff und die Baukosten werden minimiert.

Im Winter 2016/17 wurden die Gehölze, die durch Samenflug entstanden waren, im Abschnitt Ortseingang Ober-Ofleiden bis Marburger Straße zurückgeschnitten. Der Abschnitt Marburger Straße bis Dr. Rudolf-Kellermann-Straße wurde im Winter 2017/2018, daher außerhalb der Brutzeit der Vögel, ebenfalls freigeschnitten.

Waldflächen sind nicht betroffen. Dies wurde vom Forstamt Romrod aufgrund einer Ortsbegehung, die am 29.03.2017 stattfand, für den Abschnitt Ober-Ofleiden bis Gemarkungsgrenze Gemünden mit Schreiben vom 28.4.2017 mitgeteilt (sinngemäß bzw. wörtlich):

„Die Flurstücke sind im Grundbuch als „Verkehrsfläche Eisenbahn“ bezeichnet. Im Liegenschaftskataster werden die Flächen als „Eisenbahn“ in der Lagebezeichnung genannt.

Die geplante Breite des Radweges mit insgesamt 4 m entspricht in etwa der Breite des bereits vorhandenen Schotterbettes der Bahntrasse.

Je nach Lichteinfall und Bildung von Humus auf dem Schotterbett haben sich Bodenvegetation, Sträucher oder Bäume auf dem Schotterbett angesiedelt.

Wo die Flächen der Bahntrasse an bestehenden Wald angrenzen, hat sich das Kronendach zwischen Waldrand und Bewuchs am Rand des Bahndamms noch nicht geschlossen. Nur an 2 Stellen von etwa 50 m Länge bilden Sukzession und Waldrand sowie Randvegetation der Bahnlinie ein walddtypisches Bild.

Die infrage stehenden Flächen sind kein Wald, da es sich um eine Verkehrsfläche mit beginnender Sukzession handelt. Das Vorkommen von Waldbäumen bedeutet nicht zwangsläufig die Entstehung von Wald.

Waldflächen werden über einen amtlichen Nachweis, das Liegenschaftskataster nachgewiesen. Die infrage stehenden Flächen sind sowohl im Liegenschaftskataster als auch im Grundbuch nicht als Wald bezeichnet.

Die Flächen weisen die typischen Merkmale einer Verkehrsfläche auf.“

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 für den Radwegeabschnitt dieses Bebauungsplanes ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und ein Fauna-Flora-Gutachten erstellt, s. Anlage.

Es wurden die Flächen der Bahntrasse sowie die seitlich liegenden Flächen bis auf eine Tiefe von rund 30 m untersucht, siehe Planzeichnungen des Gutachtens.

Im Untersuchungsraum konnten unter anderem mehrere Fledermausarten nachgewiesen werden. Quartiere sind allerdings offensichtlich nicht vorhanden. Auch wird die Bahntrasse nicht als Nahrungs- und Transferroute genutzt.

Entlang der Bahntrasse wurden nur wenige Brutpaare von weitverbreiteten Vögeln nachgewiesen.

Zur Erfassung der Reptilien wurden unter anderem an 10 verschiedenen Stellen Teerpappe bzw. Wellpappe ausgelegt, die im Allgemeinen von den Reptilien als Verstecke genutzt werden.

Reptilien konnten unter den Verstecken und bei den Ortsbegehungen mit gezielter Suche nach Reptilien nicht entdeckt werden.

Ergänzend wird auf den Umweltbericht verwiesen.

## **5. Altflächen**

Altstandorte und –ablagerungen gibt es innerhalb des Geltungsbereiches nicht.

## **6. Planung**

### **6.1 Radweg**

Durch Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die Voraussetzungen für den Bau des Radweges im Abschnitt Ober-Ofleiden bis Krebsbachbrücke geschaffen werden. Eine detaillierte Streckenbeschreibung enthält Kapitel 2.

Der Radweg wird 3 m breit ausgebaut und erhält beidseits Bankettstreifen von je 0,5 m. Bei Festlegung der Radwegbreite wurden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Stand 2010, berücksichtigt. Gemäß ERA gilt eine Breite von 3 m als Regemaß bei Zweirichtungsradwegen bei einseitiger Führung.

Bei Querung von öffentlichen Straßen bzw. wenn der Radweg entlang von öffentlichen Straßen angeordnet ist, wurde die gesamte Straßenparzellen in den Geltungsbereich aufgenommen, da von den Umbaumaßnahmen eventuell auch die angrenzenden Straßenflächen betroffen sind. Diese Straßenflächen sind im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Es wurde daher keine zeichnerische Trennung zwischen motorisiertem Verkehr und Radverkehr vorgenommen. Dieses Detail ist im Rahmen der Fachplanung festzulegen.

Ein 1. Bauabschnitt wurde bereits mit Fördermitteln realisiert. Es handelt sich um den Abschnitt zwischen der Ohmbrücke Nieder-Ofleiden bis zum Ohmsteg im Stadtteil Ober-Ofleiden. Bezeichnung der Maßnahme: R 6, Radweg Ohmtalbahn 1. BA Nieder-Ofleiden/Ober-Ofleiden.

Da für diesen Abschnitt lediglich vorhandene Wegeparzellen genutzt wurden, musste kein neues Baurecht geschaffen werden.

Der 2. Bauabschnitt beginnt daher ab dem Ohmsteg in Ober-Ofleiden. Die ersten 300 m des 2. Bauabschnittes liegen wieder auf vorhandenen Wegeparzellen (Wirtschaftsweg), siehe nachfolgende Abbildung. Ein Baurecht besteht daher für diesen Abschnitt bereits. Er liegt daher außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

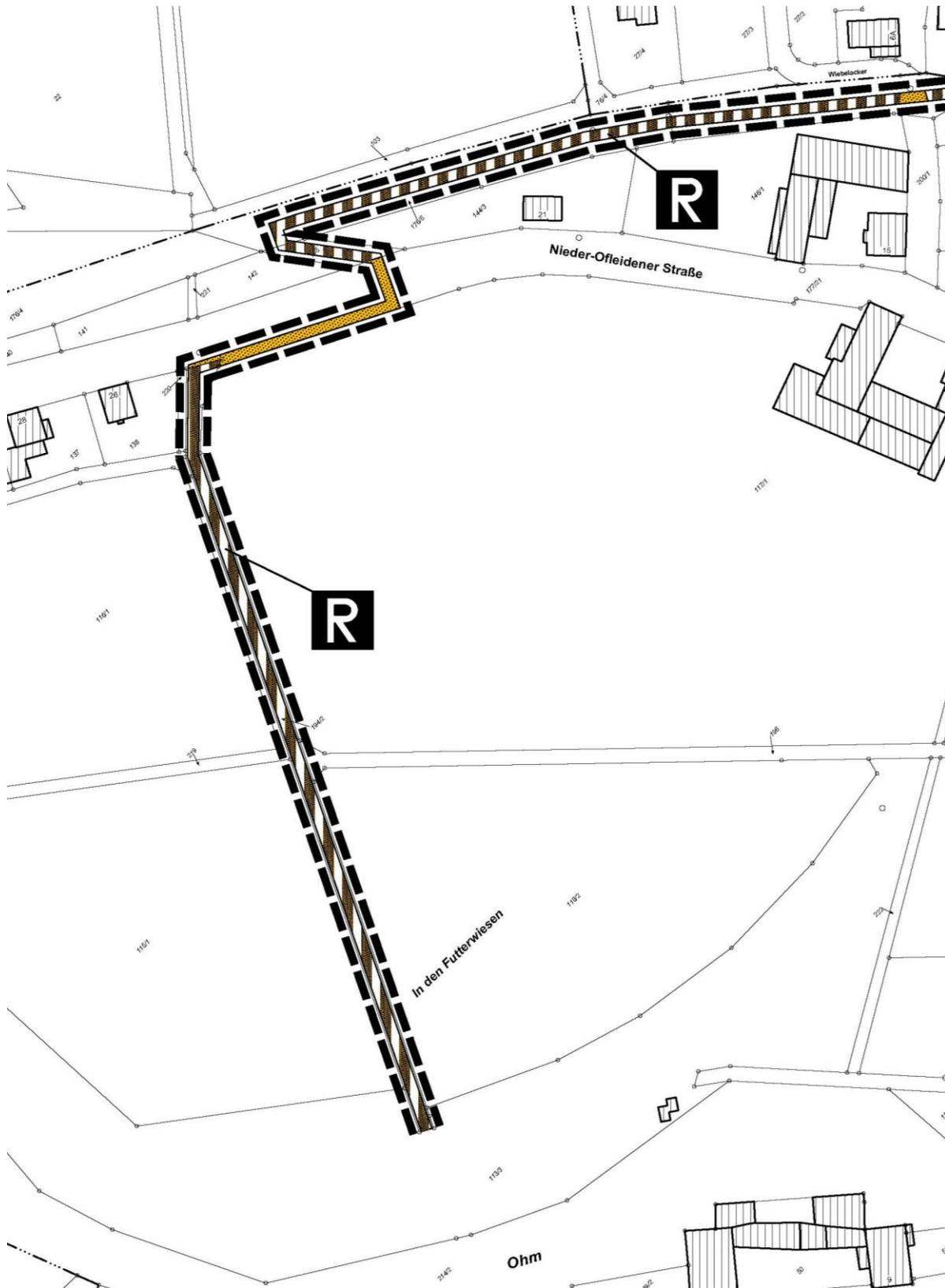


Abbildung 1: Abschnitt des Radweges ab Ohmsteg bis Nieder-Ofleidener Straße (L 3073) in Ober-Ofleiden

Ab der Einmündung des Feldweges auf die Landstraße ist der Radweg auf etwa 40 m Länge südlich der Landstraße angeordnet und verschwenkt dann auf die Bahntrasse. Am südlichen Rand entlang der Landstraße ist eine Hecke vorhanden, die offensichtlich auf der Straßen-

parzelle steht. Diese muss auf Höhe des Radweges entfernt werden. Für den Bau des Radweges ist in diesem Bereich eine Böschung erforderlich. Alternativ kann auch eine Stützmauer errichtet werden. Darüber hinaus ist in Richtung Ortslage voraussichtlich ein weiterer Rückschnitt der Hecke zur Verbesserung der Sichtverhältnisse erforderlich.

Diese Querung am Ortseingang stellt für die Radfahrer die grundsätzlich einfachste Trassenführung dar und entspricht daher den grundlegenden Entwurfsanforderungen für die objektive Verkehrssicherheit gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Hessen Mobil hat in der Ortsbesichtigung, die am 11.09.2017 stattgefunden hat, ebenfalls diese Trassenführung favorisiert. Umbaumaßnahmen, zum Beispiel Querungshilfen, seien auf der Landstraße nicht erforderlich, da die Querung innerhalb der Ortslage liegt und gute Sichtverhältnisse geschaffen werden können.

Nach Querung der Landstraße wird zur Optimierung der Trasse, daher zur Reduzierung der starken Kurve und des Höhenunterschiedes, die vorhandene Wegeparzelle verlassen und der Radweg auf heutiges privates Grundstück verlegt, s. folgende Abbildung. Die hierfür erforderliche Fläche wird seitens der Stadt käuflich erworben.

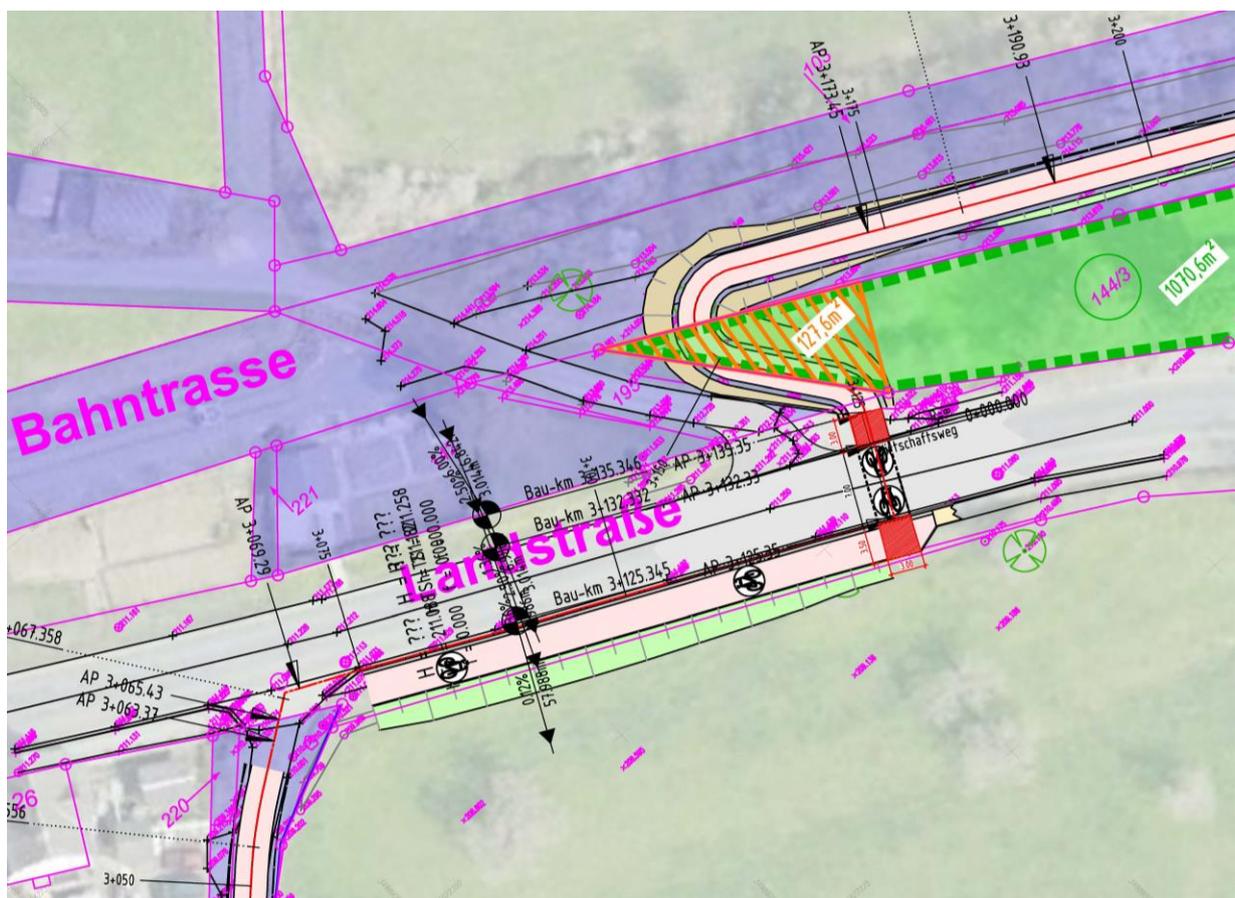


Abbildung 2: Trassenführung über das Grundstück Nieder-Ofleidener Straße 21 (Flurstück 144/3)

Eine alternative Trasse mit Querung der Nieder-Ofleidener-Straße auf Höhe des Tannenweges, westlich oder östlich der Bushaltestelle, wird auch von Hessen Mobil gemäß der Ortsbesichtigung am 11.09.2017 wegen der örtlichen Verhältnisse (Bushaltestelle, Lage der

Einmündungen, fließender Verkehr, teilweise Sichtverhältnisse) nicht empfohlen. Hier wären keine sichere Trassenführung und keine gute Begreifbarkeit für die Trassenführung gegeben.

Für die Kreuzungen Wiebelacker, Hoherbergsweg sowie Tannenweg wurden bereits fachplanerische Varianten (Vorentwürfe) erbracht.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde der Radweg in den Kreuzungsbereichen Wiebelacker und Hoherbergsweg an den südlichen Rand der zur Verfügung stehenden Flurstücke angeordnet, siehe folgende Abbildung.



Abbildung 3: Vorschlag für die Trassenführung und Beschilderung im Bereich Wiebelacker und Hoherbergsweg

Die Sichtverhältnisse in den Kreuzungsbereichen werden durch diese südliche Anordnung deutlich verbessert.

Auch besteht für den Eigentümer des Grundstückes Hoherbergsweg Nr. 6 die Möglichkeit sein Grundstück über den Hoherbergsweg mit dem Pkw zu erreichen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können darüber hinaus Schwellen, Spiegel und für den motorisierten Verkehr „Vorfahrt beachten“-Schilder vorgesehen werden.

Diese Details können im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden und sind daher in der späteren Fachplanung festzulegen.

Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit ist wegen der vorgeschriebenen verminderten Geschwindigkeit mit 30 km/h in den 3 genannten Straßen gegeben.

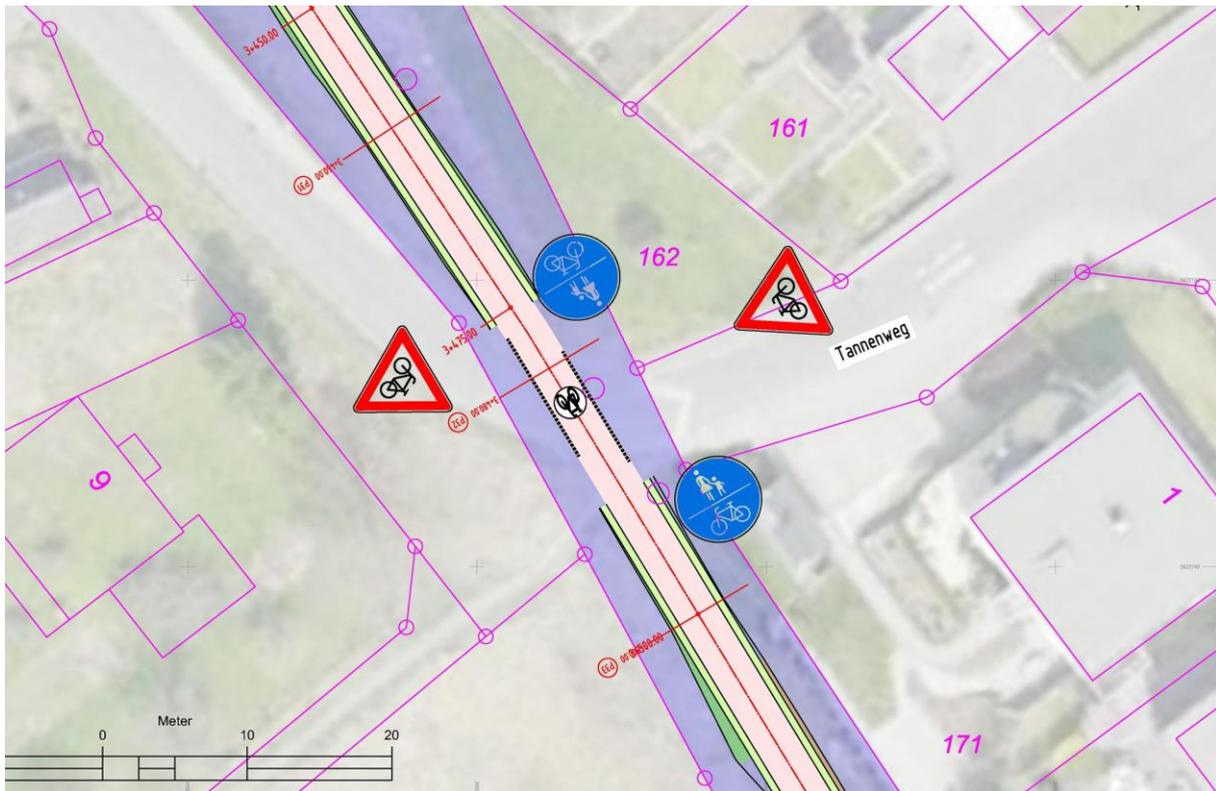


Abbildung 4: Vorschlag für die Trassenführung und Beschilderung im Bereich des Tannenweges

Das Viadukt, die ehemalige Bahnbrücke, s. folgendes Foto, muss für den geplanten Radverkehr in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde verkehrssicher ausgebaut werden. Die heutige Breite des Oberbaus der Brücke soll auf das für den Radweg erforderliche Maß reduziert werden. Auch wird ein mindestens 1,3 m hohes Geländer vorgesehen.



Foto: Viadukt „ehemalige Bahnbrücke“

Die ehemalige Bahntrasse kreuzt die Frankfurter Straße bzw. Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße. Hier wird die Bahntrasse verlassen. Die in diesem Bereich auf der Bahntrasse vorhandenen, teilweise sehr hohen, Bäume können dadurch erhalten werden. Auch wären wegen der vorhandenen Topographie erhebliche Erdbewegungen zur Überwindung des Höhenunterschiedes notwendig. Darüber hinaus wären im früheren Kreuzungsbereich Bahntrasse/Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße die Sichtverhältnisse sehr schlecht.

Der Radweg wird nach Querung der Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße parallel zu dieser Straße angeordnet.

Im vorgesehenen Kreuzungsbereich ist auf der Dr.-Rudolf-Kellermann-Straße ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vorhanden.

Wenn möglich soll er in Richtung Osten verschoben werden, da dieser Überweg hauptsächlich von Mitarbeitern der angrenzend vorhandenen Firma benutzt wird und diese Mitarbeiter bei der Benutzung einen kleinen Umweg gehen müssen. Dies würde auch für die Radfahrer gelten, wenn die Querung neben dem Fußgängerüberweg angeordnet wird.

Eine etwaige Änderung, daher Verlegung in Richtung Osten, ist im Rahmen der Fachplanung zu prüfen und gegebenen Falles festzulegen.

In den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wurde die gesamte Parzelle der Dr.-Rudolf-Kellermannstraße aufgenommen, damit Baurecht für etwaige Umbaumaßnahmen besteht.

Auch wegen Neuordnung auf den angrenzenden gewerblichen Bauflächen soll voraussichtlich eine Linksabbiegespur nahe der Ohmbrücke in Richtung Ortsausgang angeordnet werden.

Für diese Linksabbiegespur wurde bereits eine Verkehrsplanung erstellt.

Wegen Anordnung dieser Linksabbiegerspur und des Radweges ist gemäß Straßenentwurf eine geringfügige Verbreiterung der Straßenparzelle, siehe Bebauungsplan erforderlich.

An dem Ortstermin, der am 11.9.2017 stattfand, hat Hessen Mobil angeregt, den Einmündungsbereich Landstraße/Parzelle 35, siehe Abbildung, umzuplanen. Die Einmündung in die Wegeparzelle 35 ist viel zu breit und die Zufahrtmöglichkeit auf das Flurstück 27/11 ist sehr schlecht. Die einfahrenden LKWs würden die Gegenfahrbahn benutzen. Dies muss unterbunden werden.

Es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn der Landstraße möglichst weit an den östlichen Rand der Straßenparzelle der Landstraße zu verlegen.

Zur Schaffung des Baurechtes für einen etwaigen Umbau wurden die voraussichtlich betroffenen Straßenflächen in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen.



Aufgrund dieser Festsetzung und da in diese Straße keine LKWs mehr abbiegen müssen, wurde von Hessen Mobil signalisiert, dass zunächst für diese Einmündung auf eine Linksabbiegerspur verzichtet werden kann. Es soll daher zunächst die Entwicklung des Verkehrs abgewartet werden, sodass eventuell auch langfristig auf diese Linksabbiegerspur verzichtet werden kann.

Der Radweg soll auf der Wegeparzelle 35 geführt werden. Er soll Vorrecht vor dem Pkw-Verkehr haben.

Die Bahntrasse verläuft teilweise im Auftrag und teilweise im Einschnitt. Im Auftragsbereich, daher wenn steile Böschungen vorhanden sind, ist eine Absturzsicherung vorgesehen.

Wegen der örtlichen Gegebenheiten kann an mehreren Stellen auf den Radweg gefahren bzw. kann dieser verlassen werden.

Eine zusätzliche Auf-/Abfahrt soll in der Nähe des Ohmtalweges geschaffen werden

Im Bebauungsplan sind 3 Rastplätze eingetragen. Sie gewährleisten einen schönen Fernblick und laden daher zum Entspannen ein. Auch können von den Rastplätzen, die im Bereich der Marburger Straße angeordnet sind, alternative Ziele, zum Beispiel Gaststätten, die Innenstadt oder Einkaufsmärkte, auf kurzem Weg angefahren werden. Eine entsprechende Beschilderung ist vorgesehen.

## **6.2 Wasserwirtschaft**

Entlang der Bahntrasse sind zur Ableitung des Oberflächenwassers, welches auf den angrenzenden Flächen anfällt, Durchlässe aus Beton bzw. Stahl im Bahnkörper vorhanden. Vor Bau des Radweges müssen sie bezüglich ihrer Bausubstanz überprüft werden.

Durch den Bau des Radweges fällt kein zusätzliches Niederschlagswasser an, welches gesammelt abgeleitet werden müsste.

Der Geltungsbereich liegt teilweise nahe am Überschwemmungsgebiet des Gewässers „Ohm“. Bei Extremwetterlagen kann es daher grundsätzlich zu Überflutungen kommen.

Der Geltungsbereich liegt teilweise innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlage der Stadt Amöneburg, Tiefbrunnen „Die Rotländer“ in Erfurtshausen, Landkreis Marburg-Biedenkopf sowie innerhalb der Zone III B des Trinkwasserschutzgebietes der Wasserwerke Wohratal und Stadtallendorf des Zweckverbandes Mittelhessische Wasserwerke im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Die Schutzgebietsverordnungen sind zu beachten.

## **6.4 Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 (6))**

Wenn Bodendenkmäler entdeckt werden, ist das Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Denkmalpflege oder die untere Denkmalschutzbehörde zu informieren.

Die ehemalige Bahnbrücke über die Ohm ist als Kulturdenkmal gemäß § 2 Abs. 1 Hessisches Denkmalschutzgesetz ausgewiesen.

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.

Hierauf wird nachrichtlich in den textlichen Festsetzungen hingewiesen.

Auch wird in den textlichen Festsetzungen nachrichtlich auf die Trinkwasserschutzgebiete und das Überschwemmungsgebiet hingewiesen.

Grundsätzlich ist denkbar, dass bei Bauarbeiten auf organoleptische auffälliges Material gestoßen wird, siehe nachrichtliche Übernahme. Diesem Falle ist es Regierungspräsidium Gießen zu informieren.

Das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat Kampfmittelräumdienst, hat für den Bereich des ehemaligen Bahnhofes mitgeteilt, dass es sich bei dieser Fläche um ein Bombenabwurfgebiet handelt. Es ist daher vor Bauarbeiten eine Untersuchung erforderlich, siehe nachrichtliche Übernahmen.

## **7. Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung**

Die Frage des Eingriffes und Ausgleiches ist im B-Plan-Verfahren abschließend zu klären. Es wird daher abwägend entschieden, ob und in welchem Umfang Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind bzw. ob Maßnahmen festgesetzt werden.

Um die Möglichkeiten aufzuzeigen, die der B-Plan bietet, wurde eine Flächenbilanzierung durchgeführt.

Ein Ausgleich ist gemäß § 1 a Absatz 3 letzter Satz BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Im Rahmen der Bilanzierung ist daher vom genehmigten Zustand, z.B. Bahntrasse, auszugehen:

Der Eingriff entsteht im Wesentlichen durch die geplante 3 m breite Asphaltierung des Schotterbettes der Bahntrasse. Diese Flächen werden vollständig versiegelt.

Der Eingriff in das Landschaftsbild ist nicht erheblich, da es sich lediglich um einen Radweg handelt und die Bahntrasse bereits vorhanden ist.

Die Bilanzierung erfolgte ansatzweise nach der Kompensationsverordnung, siehe Anlage. Sie wurde überschlägig erstellt, auch weil eine Vollkompensation gemäß Rechtslage nicht erforderlich ist.

Auch gibt es keinen Erlass oder Ähnliches, wonach vorgeschrieben wird, dass die Kompensationsverordnung auf Stufe der Bauleitplanung anzuwenden ist. Die Bilanzierung könnte zum Beispiel auch verbal-argumentativ vorgenommen werden.

Für die beiden festgesetzten Biotope gibt es keinen festgeschriebenen Nutzungstyp, sodass ein vergleichbarer Nutzungstyp gewählt wurde, wobei Punktzahl reduziert wurde.

Das berechnete Defizit liegt bei rund 13.500 Ökopunkten, s. Anlage. Die Ausgleichsflächen sollen durch Abschluss eines Vertrages mit der Unteren Naturschutzbehörde gemäß § 11 BauGB zur Verfügung gestellt werden.

Eine Zuordnung der Ausgleichsfläche gemäß § 9 (1a) BauGB ist daher nicht erforderlich.

Mit der Novellierung der Kompensationsverordnung in 2018 Euro wurde erstmals ein schutzgutbezogener Ausgleich für Eingriffe in den „Boden“ eingeführt. Demnach sollen Eingriffe in den „Boden“ und die damit verbundenen Bodenfunktionsverluste mit einer Flächeninanspruchnahme von über einem Hektar auch bodenfunktionsbezogen bewertet, bilanziert und ausgeglichen werden.

Es erfolgt kein Eingriff in natürlichen Boden, da der Radweg auf dem Schotterbett der ehemaligen Bahntrasse vorgesehen ist.

## 8. Bodenordnende Maßnahmen (§ 45 folgende)

Kleinere bodenordnende Maßnahmen nach dem BauGB sind erforderlich:

- Ortseingangsbereich Ober-Ofleiden (Böschung liegt auf Flurstück 117/1)
- Grundstück Nieder-Ofleidener Straße Nr. 21 (Teilkauf des Flurstückes 144/3)

## 9. Rechtliches Verfahren

Nach Abschluss der Planungen wird der Satzungsbeschluss gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich bekannt gemacht, wenn die Flächennutzungsplan-Änderung genehmigt ist.

Der B-Plan wird damit rechtskräftig.

02.11.2022

.....  
(Bürgermeisterin)

### INGENIEURBÜRO ZILLINGER

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

