Stadt Kelsterbach

Bebauungsplan Nr. 1/2013
„Gewerbegebiet Taubengrund“

BEGRÜNDUNG mit Umweltbericht

SATZUNGSFASSUNG

Stand: 29.05.2018

FIRU

INHALTSVERZEICHNIS

I RECHTSGRUNDLAGEN 4
II VERFAHREN 4
III WESENTLICHE INHALTE, ZIELE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG 7
1 Erfordernis der Planung, Planungsziele und -grundsätze 7
1.1 Planungsanlass / Planungserfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB) 7
1.2 Ziele und Zwecke der Planung 8
2 Plangebiet 8
2.1 Lage und Größe des Plangebietes 8
2.2 Erschließung des Plangebietes 9
2.3 Vorhandene Nutzungen im Plangebiet 10
2.4 Vorhandene Nutzungen in der Umgebung des Plangebietes 10
3 Planungsgrundlagen 11
3.1 Raumordnung und Landesplanung / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 Abs. 2 und 3 BauGB) 11
3.2 Bestehendes Baurecht 12
4 Überörtliche Planungen und Fachplanungen 14
4.1 Anpassung an die Ziele der Raumordnung 14
4.2 Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt / Main 14
4.3 Altlasten/Altstandorte 14
5 Städtebauliches Konzept 15
6 Planungs- und Standortalternativen 16
7 Planinhalte 16
7.1 Art der baulichen Nutzung 16
7.2 Maß der baulichen Nutzung 17
7.3 Bauweise 18
7.4 Überbaubare Grundstücksflächen 18
7.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 19
7.6 Verkehrsflächen 19
7.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 21
7.8 Grünordnerische Festsetzungen 21
7.9 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 21
8 Auswirkungen der Planung 22
8.1 Auswirkungen auf den Verkehr 22
8.2 Immissionsschutz 23
8.3 Luftverkehrliche Belange 26
8.4 Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung 30
9 Planverwirklichung 30

9.1 Eigentumsverhältnisse / Bodenordnung 30
9.2 Flächenbilanz 31
9.3 Kosten der Planung 31
IV UMWELTBERICHT 32
1 Einleitung 32
1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes 32
1.2 Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachpläne und ihre Berücksichtigung bei der Planaufstellung 33
2 Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 38
2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands (Ist-Zustand) 38
2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nicht-Durchführung der Planung (Prognose-Nullfall) 40
2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung (Prognose-Planfall) 41
2.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen 42
2.5 Planungsalternativen unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 44
3 Zusätzliche Angaben 45
3.1 Verwendete technische Verfahren / Hinweise auf Schwierigkeiten, z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse 45
3.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring) 45
3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung 46
V ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN 50

I RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (**BauGB**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722).

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – **BauNVO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786).

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (**PlanzV**) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057).

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – **BNatSchG**) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434).

Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771).

Hessische Gemeindeordnung (**HGO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 25.04.2018 (GVBl. I S. 59).

Hessische Bauordnung (**HBO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 2011 (GVBl. I S. 46, 180), zuletzt geändert durch Artikel 2des Gesetzes vom 15. Dezember 2016 (GVBl. S. 294).

Hessisches Wassergesetz (**HWG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Dezember 2010 (GVBL. I S. 548), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. September 2015 (GVBl. S. 338).

II VERFAHREN

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB)

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 26.08.2013 die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Taubengrund" beschlossen. Dieser Beschluss wurde am 16.09.2011 in der Wochenzeitung „Kelsterbach Aktuell" ortsüblich bekannt gemacht.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Vorentwurf des Bebauungsplans in ihrer Sitzung am 26.08.2013 gebilligt. Der Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 07.10.2013 bis 08.11.2013 im Rathaus der Stadt Kelsterbach die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Planunterlagen gewährt. Auf Anfrage wurde sie über die allgemeinen Ziele und Zwecke und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet. Dabei wurde ihr Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

Die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Planunterlagen wurde in der Wochenzeitung „Kelsterbach Aktuell" vom 16.09.2011 ortsüblich bekannt gemacht.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) und der Nachbargemeinden (§ 2 Abs. 2 BauGB)

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 08.10.2013 unter Beifügung des Bebauungsplanvorentwurfs über die Planung unterrichtet und zur Äußerung bis zum 15.11.2013 aufgefordert.

Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung wurde im Zeitraum vom 21.09.2015 bis 23.10.2015 im Rathaus der Stadt Kelsterbach öffentlich ausgelegt.

Ort und Dauer der Auslegung wurden in der Wochenzeitung „Kelsterbach Aktuell" vom 13.09.2015 ortsüblich bekannt gemacht. Es wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können.

Die nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligten Stellen wurden mit Schreiben vom 08.09.2015 von der Auslegung benachrichtigt.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB) und der Nachbargemeinden (§ 2 Abs. 2 BauGB)

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 08.09.2015 unter Beifügung des Entwurfs des Bebauungsplans und der Begründung zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 23.10.2015 aufgefordert.

Erneute Öffentliche Beteiligung (§ 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB)

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung wurde im Zeitraum vom 04.07.2016 bis 08.08.2016 im Rathaus der Stadt Kelsterbach öffentlich ausgelegt.

Ort und Dauer der Auslegung wurden in der Wochenzeitung „Kelsterbach Aktuell" vom 24.06.2016 ortsüblich bekannt gemacht. Es wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können.

Satzungsbeschluss (§ 10 Abs. 1 BauGB)

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 18. 06. 2018 ~~die~~ den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Taubengrund" als Satzung beschlossen. Die Stadtverordnetenversammlung hat die vorliegende Begründung zum Bebauungsplan gebilligt.

Ausfertigung

Es wird bestätigt, dass der Inhalt des Bebauungsplans mit seinen Festsetzungen durch Zeichnung, Farbe, Schrift und Text mit den hierzu ergangenen Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung übereinstimmt, und dass die für die Rechtswirksamkeit maßgebenden Verfahrensvorschriften beachtet wurden.

Bekanntmachung (§ 10 Abs. 3 BauGB)

Der Beschluss des Bebauungsplans als Satzung wurde in der Wochenzeitung „Kelsterbach Aktuell" vom 20. 07. 2018 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan mit der Begründung während der Dienststunden in der Verwaltung zu jedermanns Einsicht bereitgehalten wird.

Auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Vorschriften sowie auf die Rechtsfolgen wurde gemäß § 215 Abs. 2 BauGB in der Bekanntmachung hingewiesen.

Der Bebauungsplan ist gemäß § 10 Abs. 3 BauGB mit der Bekanntmachung in Kraft getreten.

III WESENTLICHE INHALTE, ZIELE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1 Erfordernis der Planung, Planungsziele und -grundsätze

1.1 Planungsanlass / Planungserfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB)

Das Gewerbegebiet „Im Taubengrund" liegt im Süden des Kelsterbacher Stadtgebietes, unmittelbar nördlich angrenzend an den Frankfurter Flughafen (Landebahn Nord-West). Das Gebiet ist geprägt durch Nutzungen aus den Branchen Logistik, Speditionen, Luftfahrtdienstleistern, Kfz-Branchen, Hotel etc. Vereinzelt sind auch Wohnnutzungen anzutreffen.

Das Gebiet ist von der Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt nördlich der BAB 3 erheblich betroffen, da bei Anflug von Osten Überflüge in sehr geringer Höhe stattfinden. Damit verbunden sind hohe Lärmbelastungen für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung im Gebiet sowie hochbauliche Beschränkungen aufgrund der Anforderungen an die Luftverkehrssicherheit.

Infolge der veränderten Umfeld- und Umweltqualität durch den Neubau der Landebahn Nord-West zeichnen sich im Gewerbegebiet strukturelle Veränderungen ab bzw. haben bereits eingesetzt. Daher hat die Stadt Kelsterbach ein Konzept zur Umstrukturierung[1] des Gebietes beauftragt. In einer ersten Stufe wurde die Bestandssituation erfasst. Hierauf aufbauend sowie aufgrund von Befragungen der Eigentümer und Nutzer wurden Stärken, wie z.B. die Nähe zum Flughafen Frankfurt / Main, aber auch erhebliche Defizite, z.B. Lärmbelastung, Stellplatzsituation, Überlastung der Kanalisation etc., identifiziert. In einem nächsten Schritt sollen Handlungsempfehlungen zur Entwicklung des Gebietes aufgezeigt werden.

In dem vorhandenen Gewerbegebiet liegt derzeit nur für einen Teilbereich der Bebauungsplan „Am Grünen Weg" aus dem Jahr 1969 vor. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen. Dies ist als mit ursächlich für die städtebaulichen Probleme anzusehen, wie z.B. übermäßige Dichte. Bei der Etablierung allgemeiner Wohnnutzungen im Plangebiet, welche im Gewerbegebiet nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) nicht zulässig wären, ist davon auszugehen, dass genehmigungsfähige Wohnnutzungen nachträglich in allgemeine Wohnnutzungen umgewandelt worden sind.

Angrenzend an das Bestandsgebiet hat die Stadt Kelsterbach das Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3/89 „Im Taubengrund" betrieben. Hierbei handelt es sich um eine bisher unbebaute Erweiterungsfläche, die westlich an das bestehende Gewerbegebiet angrenzt. Der Bebauungsplan wurde im Jahr 2016 als Satzung beschlossen.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und der vielfältigen Problemlagen ist zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und Umstrukturierung die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

---

[1] DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft (01/2010): Zwischenbericht für das Umstrukturierungskonzept zum Gewerbegebiet „Im Taubengrund" in Kelsterbach - Stufe 1; Wiesbaden.

1.2 Ziele und Zwecke der Planung

Ziele und Zwecke der Planung sind insbesondere:

- Klarstellung der zulässigen Art der baulichen Nutzung zur Gebietsprofilierung und Konfliktminderung, insb. hinsichtlich gebietsfremder Wohnnutzungen, Einzelhandelsnutzungen, etc.
- Festsetzung einer gebietsverträglichen baulichen Nutzungsdichte.
- Sicherung der luftverkehrlichen Belange bzgl. zulässiger Gebäudehöhen, Baumaterialien, Dachkonstruktion und -aufbauten, etc.
- Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, insb. gegen Fluglärm.
- Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs, ggf. Anpassung von Erschließungsanlagen / Knotenpunkten an die geänderte Verkehrsfunktionen, Schaffung von zusätzlichen Parkmöglichkeiten.
- Stadtgestalterische Aufwertung und Umsetzung einer Mindestdurchgrünung.

2 Plangebiet

2.1 Lage und Größe des Plangebietes

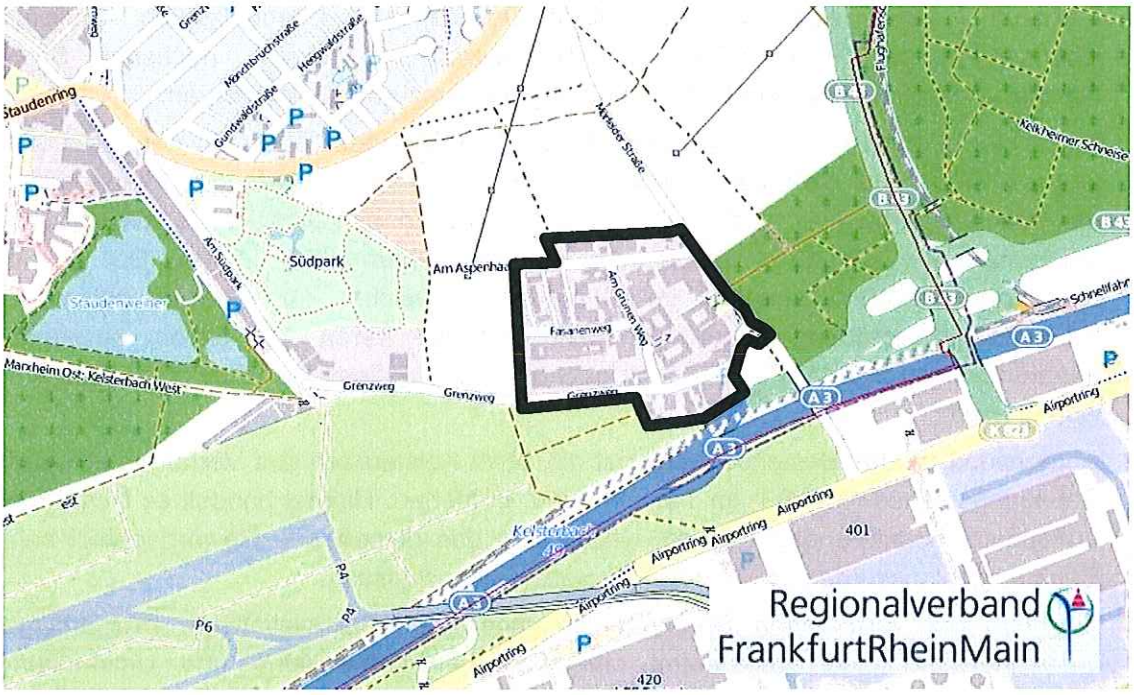

Abbildung 1: Übersichtskarte[2] mit Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich am südlichen Stadtrand von Kelsterbach, nördlich angrenzend an die Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt / Main sowie die Bundesautobahn 3.

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

---

2 Übersichtskarte über RegioMap des Regionalverbandes FrankfurtRheinMian; Stand 22.04.2013

- Im Süden durch die Straße „Im Taubengrund“ / „Grenzweg“ sowie die abgrenzenden Flächen der Landebahn Nordwest des Flughafen Frankfurt / Main,
- im Norden durch landwirtschaftliche Flächen,
- im Osten durch die Mörfelder Straße und
- im Westen durch die Grenze des Bebauungsplan Nr. 3/89 „Im Taubengrund“ (vgl. Kap. I I3.2) – derzeit genutzt als landwirtschaftliche Flächen.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 17,3 ha und die in der Gemarkung Kelsterbach, Flur 3, 4 und 5, nachfolgend aufgeführten Flurstücke;

Tabelle 1: ***Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans (Wiedergabe, maßgebend ist die Abgrenzung in der Planzeichnung)***

Gemarkung Kelsterbach, Flur 3				
160/11	160/12	160/13	160/14	160/16
160/17	450/1	450/4	450/5	450/6
450/8	450/9	450/13	450/14	450/17
450/21	470/12	470/15	470/16	470/17
470/19	470/20	470/21	470/22	470/23
470/24	478/4	479/4	479/5	479/6
479/7	480/2	480/3	481/1	481/2
482/1	483/5	484/1	484/12*	484/4
485/1	485/2	486/2	492/2	492/4
492/9	492/10	492/11	492/13	497/2
497/3	497/5	497/6	498/2	501/6
503/7	503/9	503/11	505/1	507/5
527/3	527/4*	574*		
Gemarkung Kelsterbach, Flur 4				
584/18*				
Gemarkung Kelsterbach, Flur 5				
94/8	94/9	94/14	94/17	94/25
94/26	94/33	94/35	94/38	

(* Flurstücke liegen nur teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes)

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung.

2.2 Erschließung des Plangebietes

Die Grundstücke im Plangebiet sind von den Straßen „Am Aspenhaag“, „Im Taubengrund“, „Am Grünen Weg“, „Fasanenweg“ und der „Mörfelder Straße“ aus erschlossen.

Sowohl die Straße „Am Aspenhaag“ als auch der „Fasanenweg“ sind im Bestand als Sackgassen ohne Wendemöglichkeit ausgebildet.

Der „Fasanenweg" bindet dabei über die Straße „Am Grünen Weg" in nördlicher Richtung an die Straße „Am Aspenhaag" und in südlicher Richtung an die Straße „Im Taubengrund" an.

Die Straßen „Am Aspenhaag" und „Im Taubengrund" binden im weiteren Verlauf an die im Osten des Plangebietes liegende „Mörfelder Straße" an, die ihrerseits in Richtung Süden an den „Airportring" und über diesen an die BAB 3 anbindet. In Richtung Norden bindet die „Mörfelder Straße" an die „Südliche Ringstraße" und damit an das Gemeindestraßennetz an.

Die Straße „Im Taubengrund" geht in westlicher Richtung in die Straße „Grenzweg" und im weiteren Verlauf in die Straße „Am Südpark" über und stellt über die „Südliche Ringstraße und den „Staudenring" die Anbindung an die B 43 dar.

Das Plangebiet ist insgesamt über die bestehenden Erschließungsstraßen gut an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden.

Die bestehenden Erschließungsstraßen sind in ihrer Breite für den Begegnungsfall Lkw-Lkw ausreichend ausgebaut. Auf den öffentlichen Straßen ist zumeist ein einseitiges Parken zulässig. Aufgrund des bestehenden Parkplatzmangels im Plangebiet ergibt sich ein erhöhter Parkdruck, der dazu führt, dass teils auf den westlich angrenzenden Freiflächen bzw. im Bereich der Bankettflächen geparkt wird.

2.3 Vorhandene Nutzungen im Plangebiet

Den überwiegenden Teil der Bestandsnutzungen im Plangebiet stellen Betriebe aus dem Logistikbereich mit zugehörigen Lagerhallen und Bürogebäuden dar. Weitere Nutzungen sind reine Büro- und Handelsnutzungen sowie Betriebe aus dem Bereich Kfz (Vermietungen, Werkstätten).

Neben diesen rein gewerblichen Nutzungen sind innerhalb des Plangebietes jedoch auch Hotel- und Gastronomie-Nutzungen sowie eingestreute Wohnnutzungen, sowohl als Betriebswohnen aber auch allgemeines Wohnen, vorhanden. Insgesamt befanden sich zum Zeitpunkt der Bestandserhebung 2013 nach Erfassung vor Ort und Auswertung der Genehmigungsakten im Gebiet ca. 20 Wohnnutzungen.

Seit 2012 ist zudem ein Leerstand größere Immobilieneinheiten, sowohl von Logistik- als auch Bürogebäuden, zu verzeichnen.

Der vorhandene Gebäudebestand wurde überwiegend in einer II- bis III-geschossigen Bauweise mit überwiegend Flachdächern errichtet.

Durch die bestehende Bebauung und den an die Nutzung gestellten Anforderungen (Umfahrt der Gebäude, etc.) sowie die vorhandenen Erschließungsanlagen ist das Plangebiet bereits im Bestand nahezu vollständig versiegelt (ca. 91 % der gewerblich genutzten Flächen).

Durch die bestehende Versiegelung ergibt sich ein erheblicher Anteil an Oberflächenwasser, das dem vorhandenen Mischwasserkanal zugeleitet wird. Durch die bestehende Auslastung des Kanalnetzes sind kaum nach Kapazitäten zur Einleitung zusätzlichen Abwassers gegeben.

2.4 Vorhandene Nutzungen in der Umgebung des Plangebietes

An das Plangebiet grenzen im Norden, Osten und Westen landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Waldflächen an. Für die westlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan, der eine Erschließung und Nutzung als Gewerbegebiet zulässt (vgl. Kap. I3.2).

Im Süden wurde im Jahr 2011 die neue Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt / Main in Betrieb genommen. Das Flughafengelände ist großflächig umzäunt.

3 Planungsgrundlagen

3.1 Raumordnung und Landesplanung / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 Abs. 2 und 3 BauGB)

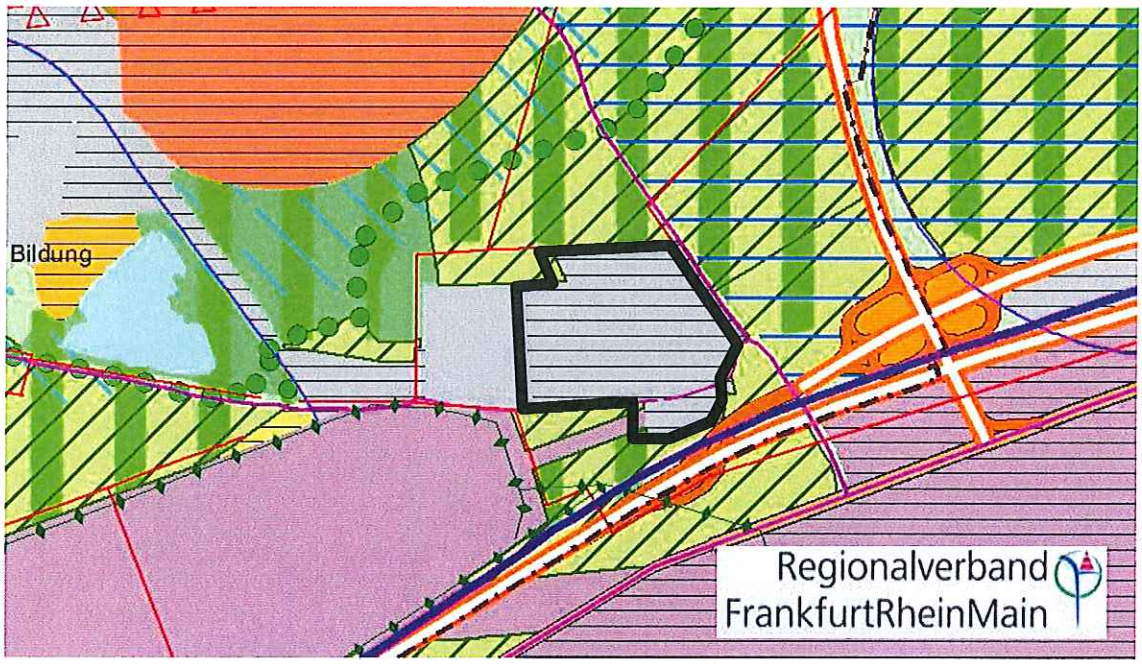

Abbildung 2: Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (Stand 2012)

Kelsterbach wird gem. den Darstellungen des Regionalen Flächennutzungsplanes (RegFNP) als Unterzentrum eingestuft, in dem die Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung in vollem Umfang angeboten werden sollen (Grundsatz 3.2.3-2).

Im wirksamen Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) ist das Plangebiet als „gewerbliche Baufläche – Bestand" dargestellt (vgl. Abbildung 2, S. 11). Im RegFNP werden als gewerbliche Bauflächen Flächen dargestellt, die der Unterbringung von Gewerbebetrieben dienen und aufgrund der von ihnen ausgehenden Störungen von der städtebaulichen Funktion des Wohnens zu trennen sind. Die Darstellung gewerblicher Bauflächen stellt zugleich die Festlegung des „Vorranggebiets Industrie und Gewerbe" des Regionalplans Südhessen dar.

Nach Ziel 3.4.2-4 hat die bauleitplanerische Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten innerhalb der dargestellten gewerblichen Baufläche – Bestand / Planung stattzufinden.

Südlich des Plangebietes grenzt die Fläche der Landebahn-Nordwest des Flughafen Frankfurts an. Diese ist als „Fläche für den Luftverkehr – Bestand" dargestellt. Westlich sind angrenzend „gewerbliche Bauflächen – Planung" dargestellt. Nördlich und östlich grenzen „Vorranggebiet Regionaler Grünzug" bzw. „Vorranggebiet für Natur und Landschaft" an.

Die Änderung des Bebauungsplanes ist somit im Sinne des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus dem Regionalen Flächennutzungsplan entwickelt.

3.2 Bestehendes Baurecht

Für eine Teilfläche des Plangebietes besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 2/67 Gewerbegebiet Taubengrund „Am Grünen Weg" aus dem Jahr 1969, der die Flächen als Gewerbegebiet festsetzt. Zudem enthält der Bebauungsplan Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (GRZ 0,6 / GFZ 1,0 / zwei zulässige Vollgeschosse), zu überbaubaren Grundstücksflächen sowie zu örtlichen Bauvorschriften (Dachform, Dachneigung, etc.).

Der Bebauungsplan wurde seinerzeit mit dem Ziel aufgestellt, das bereits vorhandene Gewerbegebiet östlich des Plangebietes um zusätzliche Bauplätze zu erweitern.

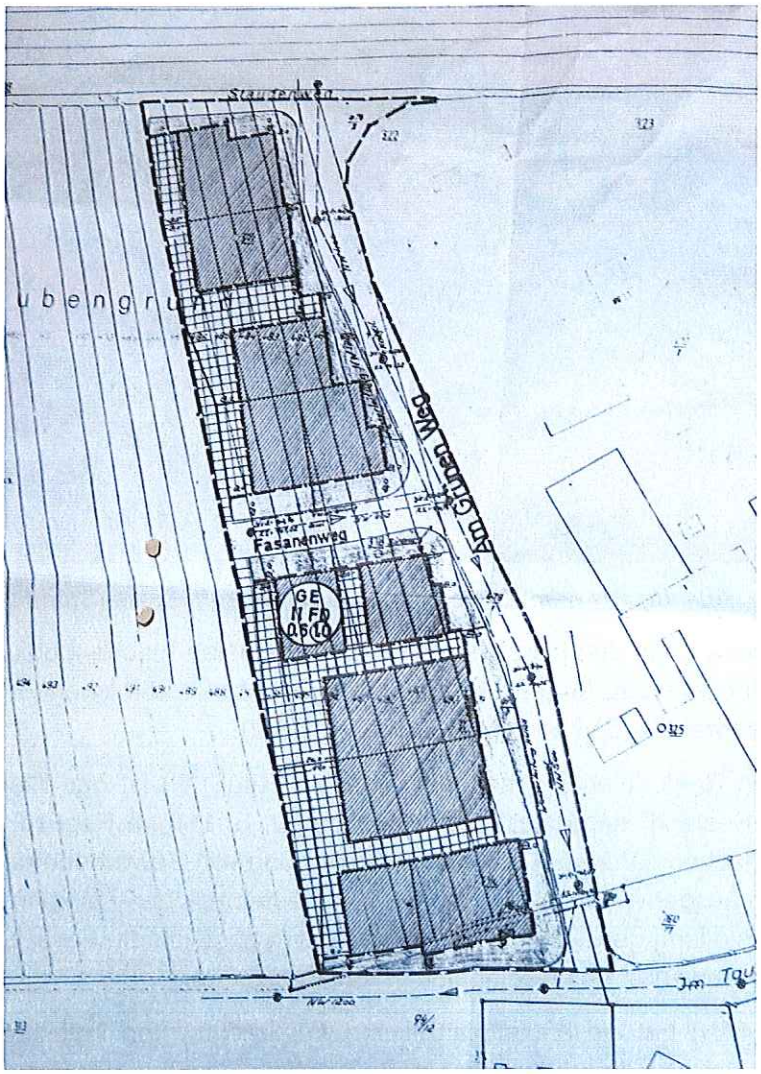

Abbildung 3: Bebauungsplan „Am Grünen Weg" – Satzungsfassung

Für die restlichen Flächen des Plangebietes bestehen keine rechtskräftigen Bebauungspläne.

Westlich angrenzend an das bestehende Gewerbegebiet wurde im Jahr 2000 der Bebauungsplan Nr. 3/89 „Im Taubengrund" als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan diente dem Ziel gewerbliche Erweiterungsflächen planungsrechtlich vorzubereiten. Aufgrund der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes, insb. zur Verkehrsführung und zur Größe der Baugebiete,

blieb eine Entwicklung bisher aus. Um nunmehr die Verkehrsführung anzupassen und die 4 einzelnen Baugebiete zu einer Fläche zusammenzufassen und damit eine größtmögliche Flexibilität sowie Möglichkeiten auch zur Ansiedelung größere Logistikbetriebe bieten zu können, wurde mit Beschluss vom 22. August 2011 die Einleitung des Verfahrens zur 1. Änderung des Bebauungsplanes gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 3/89, 1. Änderung wurde in der Zeit vom 26.09.2011 bis 28.10.2011. Die Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfes gemäß § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wurde im Herbst 2013 durchgeführt. Die erneute Offenlage gemäß § 4a Abs. 3 i.V.m. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB ist für Sommer 2015 vorgesehen.

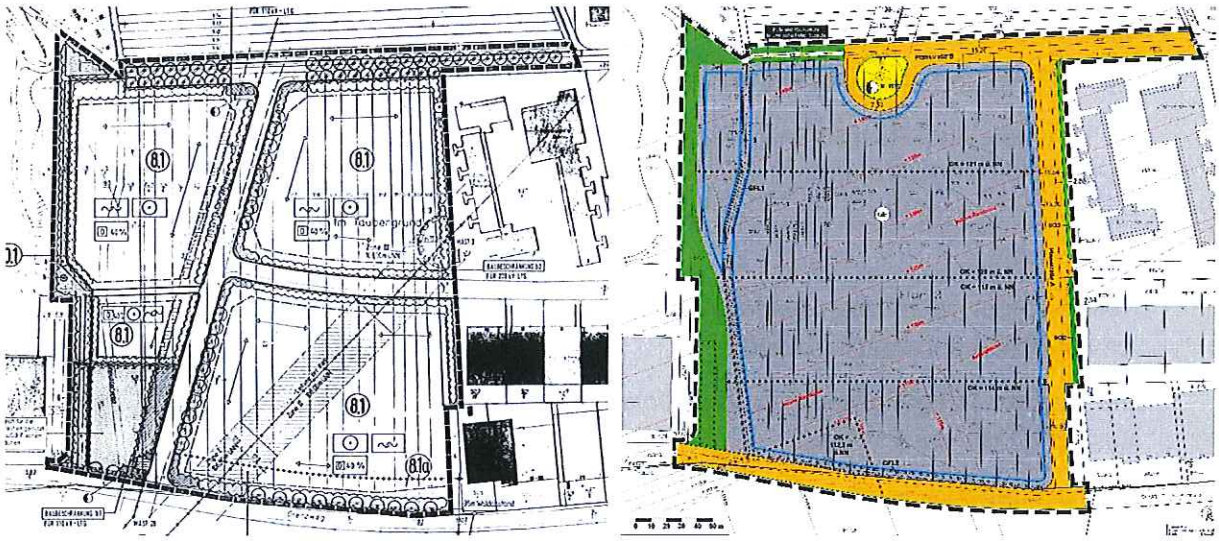

Abbildung 4: Bebauungsplan Nr. 3/89 „Im Taubengrund", links: rechtskräftiger Bebauungsplan (April 2000)– rechts: 1. Änderung – Stand Entwurf zur erneuten Offenlage (Mai 2015)

Ziel der 1. Änderung des Bebauungsplanes ist die Anpassung der planungsrechtlichen Festsetzungen an veränderte Ansprüche der im Plangebiet angestrebten gewerblichen Nutzungen, insbesondere der Logistikbranche, die hier in unmittelbarer Nähe des Flughafens bei einer möglichst geringen Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung und des Stadtbildes angesiedelt werden können.

Durch die Änderung der Verkehrsführung ergibt sich eine große zusammenhängende Gewerbefläche, die eine optimierte Erschließung, flexible Grundstücksgrößen und -zuschnitte erlaubt und auch Unternehmen mit entsprechenden Flächenansprüchen eine Ansiedlung ermöglicht.

Die Verkehrsführung wird durch die Planstraßen A und B ergänzt. So entsteht zukünftig eine Querspange zwischen den Straßen Am Aspenhaag / Fasanenweg / Im Taubengrund / Grenzweg. Darüber hinaus wird zwischen dem Knotenpunkt der Wirtschaftswege „Staudenacker" und „Schlichterweg" sowie der Planstraße B eine zusätzliche Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr sowie den landwirtschaftlichen Verkehr hergestellt.

Die Auswirkungen dieser Planung auf die vorhandene Bebauung im Plangebiet werden im Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3/89 „Im Taubengrund" betrachtet.

4 Überörtliche Planungen und Fachplanungen

4.1 Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Im Regionalplan Südhessen 2000 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. September 2004 ist das Plangebiet als „Bereich für Industrie und Gewerbe, Bestand" ausgewiesen.

Der Bebauungsplan Nr. 1/2013 „Im Taubengrund" entspricht somit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

4.2 Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt / Main

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind die flugverkehrlichen Belange der angrenzenden Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt / Main zu berücksichtigen. Entsprechend des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2007 wurde im Jahr 2011 die Landebahn in Betrieb genommen.

Aufgrund der räumlichen Nähe sind insbesondere der Hindernisfreihaltebereich sowie weitere luftverkehrliche Vorgaben relevant.

Die Berücksichtigung der Belange erfolgt im Rahmen der Festsetzungen bzw. unter dem Kap. Auswirkungen der Planung.

4.3 Altlasten/Altstandorte

Laut Altflächendatei-Informationsblatt des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt, Wiesbaden, werden im Plangebiet unter den Adressen folgende Altstandorte geführt:

Tabelle 2: Altstandorte im Plangebiet

Straße	Hausnr.	ALTIS-Nummer	Nutzung
Im Taubengrund	3-5	433.007.000-001.168	Spedition
	6	433.007.000-001.057	Fahrzeug- und Ersatzteilhandel
	7	433.007.000-001.197	Autovermietung
	9	433.007.000-001.008	Karosseriebau und KFZ-Handel
	12	433.007.000-001.095	Spedition
	13	433.007.000-001.051	Spedition und Kleintransporte
	17	433.007.000-001.165	Tankstelle und KFZ-Betrieb
	21	433.007.000-001.099	Spedition
	23	433.007.000-001.180	Kurierdienst
	25	433.007.000-001.167	Luftfrachtspedition
	27	433.007.000-001.131	Spedition
	31-33	433.007.000-001.102	Spedition und Lager

	35	433.007.000-001.183	Spedition
Fasanenweg	1	433.007.000-001.011	Autovermietung und Spedition
	2	433.007.000-001-109	Hoch-Tiefbau
	4	433.007.000-001.182	Güternahverkehr
	6	433.007.000-001.194	Spedition und Lager
	7d	433.007.000-001.226	Spedition
	7e	433.007.000-001.205	Spedition
	8	433.007.000-001.206	Handel mit kosmetischen und pharmazeutischen Produkten
	9	433.007.000-001.160	Spedition
	9h	433.007.000-001.150	Spedition
	9k	433.007.000-001.104	Spedition und Kurierdienste
	9l	433.007.000-001.119	Spedition
	9m	433.007.000-001.210	Luftfrachtspedition
	9n	433.007.000-001.222	Spedition
	10	433.007.000-001.108	In/Export
	12	433.007.000-001.126	Spedition
Am Aspenhaag	4	433.007.000-001.141	Blumengroßhandel
	7	433.007.000-001.225	Spedition
	7-9	433.007.000-001.173	Lager
	11	433.007.000-001.118	Logistik
Am Grünen Weg	1-3	433.007.000-001.015	Zubehörhandel für Tanklager
	4a	433.007.000-001.195	Beton- und Bautenschutz
	5	433.007.000-001.128	Spedition
	8	433.007.000-001.189	-

Dabei handelt es sich um bestehende Unternehmen bzw. Nutzungen, welche im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes größtenteils als Zielnutzung angestrebt werden.

5 Städtebauliches Konzept

Ziel der Planung ist die Sicherung der vorhandenen gewerblichen Nutzung überwiegend für sowohl klassische Handwerks- und Gewerbebetriebe als auch Logistikbetriebe. Hierzu zählen u.a.: Produzierendes Gewerbe, Handwerk, Kfz-Handel, Werkstätten und Kfz-bezogene Dienstleistungen, Logistikbetriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Hotel sowie Groß- / Einzelhandel für nicht-innenstadtrelevante Sortimente.

Jedoch zeigt die Bestandssituation einen zunehmenden Leerstand an, welcher u.a. auf die nicht mehr zeitgemäße Bebauung für Logistikbetriebe zurückgeführt werden kann. Daher sollen durch den Bebauungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, Teilbereiche den heutigen Anforderungen an Logistikstandorte entsprechend entwickeln zu können.

Zudem wird im Zuge der 1. Änderung des angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 3/89 eine Änderung der Erschließung empfohlen. Der bestehende Knotenpunkt „Mörfelder Straße / Im Taubengrund" verfügt zwar über eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Klasse B. Zukünftig könnte jedoch eine erhöhte Leistungsfähigkeit erforderlich werden. Für diesem Fall wurde die Anlage eines kleinen Kreisverkehrsplatzes (Leistungsfähigkeit Klasse A) empfohlen. Hierdurch würden Anpassungen an den vorhandenen Erschließungsanlagen im Plangebiet erforderlich.

Weiteres Ziel ist eine städtebauliche Attraktivierung des Erscheinungsbildes des vorhandenen Gewerbegebietes. Dies soll im Wesentlichen durch eine Reduzierung der Versiegelung im Zuge von Neubauvorhaben sowie grünordnerische Maßnahmen zur Erhöhung der Durchgrünung und der randlichen Eingrünung nach Norden umgesetzt werden.

6 Planungs- und Standortalternativen

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um eine Bestandsüberplanung eines bestehenden Gewerbegebietes. Daher ergeben sich keine Standortalternativen.

Durch den Bebauungsplan soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Bestand gesichert werden. Weiterhin sollen die Belange der angrenzenden, im Jahr 2011 eröffneten Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt / Main Berücksichtigung finden. Aufgrund der mit der Landebahn Nordwest verbundenen Immissionen sowie der Lage des Plangebietes im Siedlungsbeschränkungsbereich scheidet der Standort als Wohn- oder Mischgebiet aus.

Planungsalternativen ergeben sich somit ebenfalls nicht.

7 Planinhalte

Die benannten Planungsziele sollen u.a. erreicht werden durch:

- Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO), insbesondere zur Beschränkung von Einzelhandelsnutzungen.
- Festsetzungen zu Maß der baulichen Nutzung (z.B. Grundflächenzahl von 0,8) und Höhe baulicher Anlagen.
- Festsetzung zu überbaubaren Grundstücksflächen sowie zur Bauweise.
- Festsetzungen zu Geh-, Fahr- und Leitungsrechten.
- Festsetzung von Verkehrsflächen.
- Festsetzungen zum Lärmschutz.
- Grünordnerische Festsetzungen.

7.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung wird entsprechend des Bestandes sowie der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Am Grünen Weg" (vgl. Kap. 3.2) als Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO festgesetzt.

Die in einem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO zulässigen Nutzungen werden dahingehend eingeschränkt, dass nach § 8 Abs. 3 BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzungen nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind. Der Ausschluss der Wohnnutzungen begründet sich zum einen durch die Lage des Plangebietes angrenzend an die

Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt / Main und den damit einhergehenden Lärmeinwirkungen und zum anderen durch die Anforderungen, die sich durch die im Plangebiet bestehende sowie im westlich angrenzenden Bereich geplante Logistiknutzungen mit 24 h-Betrieb ergeben.

Der Ausschuss von zentrenrelevantem Einzelhandel im Plangebiet dient dem Schutz der Innenstadt von Kelsterbach und den zentralen Versorgungsbereichen in den angrenzenden Nachbargemeinden. Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten sollen in fußläufiger Entfernung zu den vorhandenen Wohnsiedlungsbereichen angesiedelt werden. Der Festsetzung liegt die Kelsterbacher Sortimentsliste[3] des zugrunde.

Zur Klarstellung wird die Festsetzung zum Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben dahingehend ergänzt, dass Tankstellen-Shops von den nicht zulässigen Einzelhandelsbetrieben ausgenommen sind. Die Ergänzung begründet sich damit, dass Tankstellen im Plangebiet allgemein zulässig sind und diese regelmäßig zentrenrelevante Sortimente ergänzend anbieten, bspw. zur Versorgung reisender Personen sowie zur Versorgung in Zeiten, in denen andere Einzelhandelsbetreibe in der Regel nicht mehr geöffnet haben. Darüber hinaus sind auch unselbstständige Verkaufsstätten von produzierenden und weiterverarbeitenden Betrieben zulässig, solange die Geschossfläche für den Direktverkauf einen untergeordneten Flächenanteil von maximal 30 % einnimmt, jedoch im Einzelfall nicht mehr als 300 m².

Weiterhin wird festgesetzt, dass im gesamten Plangebiet gewerblich vermietete Stellplätze einschließlich Parkhäuser und Tiefgaragen nur zulässig sind, wenn die Parkhäuser und Tiefgaragen überwiegend der Deckung des gebietsinternen Stellplatzbedarfes des „Gewerbegebietes Taubengrund" dienen. Diese Nutzungseinschränkung begründet sich durch den hohen Parkdruck durch sogenannte „Ferienparker" im Siedlungsgebiet Kelsterbachs aufgrund der Nähe zum angrenzenden Flughafen Frankfurt / Main. Ziel ist es, auch ansässigen Unternehmen ausreichend Stellplätze zur Verfügung stellen zu können.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Im derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan „Am Grünen Weg" (vgl. Kap. 3.2) ist eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 festgesetzt. Zudem sind bis zu zwei Vollgeschosse zulässig.

Die Bestandssituation zeigt, dass die im Bebauungsplan „Am Grünen Weg" festgesetzten Obergrenzen durch die bestehende hochbaulichen Bebauung innerhalb dieses Geltungsbereiches eingehalten werden. Jedoch weisen die Grundstücke in Teilbereichen zusätzliche Versiegelungsflächen für bspw. Hof- und Stellplatzflächen auf, die zu einer Gesamtversiegelung von bis zu 100 % der Grundstücksfläche führen. Dieses Maß der Versiegelung ist nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan nicht zulässig.

In den verbleibenden Teilen des Plangebietes sind Ausnutzungskennziffern, wie bspw. eine GRZ von bis zu 0,7 für hochbauliche Anlagen, möglich. Durch zusätzliche Versiegelungen (Stellplätze und Nebenanlagen) wird im Bestand zum Teil eine GRZ von 1,0 erreicht, d.h. eine 100 %ige

[3] Vgl.: GMA (10/2014): Einzelhandelskonzept für die Stadt KELSTERBACH, Kelsterbacher Sortimentsliste; Köln, S. 77.

Versiegelung einzelner Grundstücke. Darüber hinaus weist der vorhandene Bestand teilweise eine GFZ von bis zu ca. 1,5 auf.

Zusätzlich zu der Bestandssituation zeigen Erfahrungswerte aus vergangenen Anfragen für anderweitige Baugrundstücke in der Gemarkung Kelsterbach, dass für eine Ansiedlung von Betrieben, insbesondere aus der Logistik- und Service-Branche, eine GRZ von 0,6 für die geplanten Vorhaben nicht ausreichend ist.

Begründet durch die bestehende Situation sowie die Erfahrungswerte wird daher für das gesamte Plangebiet eine GRZ von 0,8 entsprechend der Obergrenze des § 17 BauNVO für Gewerbegebiete festgesetzt.

Über die festgesetzte Baumassenzahl von 10,0 sowie die festgesetzte Höhe baulicher Anlagen in Verbindung mit der festgesetzten GRZ wird die bauliche Ausnutzung der Grundstücke bestimmt. Die festgesetzte Baumassenzahl orientiert sich ebenfalls an der Obergrenze des § 17 BauNVO.

Die Höhe baulicher Anlagen wird im Westen des Plangebietes unter Berücksichtigung der luftverkehrlichen Belange festgesetzt. Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Hindernisbegrenzungsflächen der Landebahn Nordwest des Flughafen Frankfurt / Main. Im Nahbereich der Landebahn dürfen daher keine Gebäude oder Anlagen errichtet werden, die in die Hindernisfreihalteflächen hineinragen. Die festgesetzten Höhen baulicher Anlagen tragen diesem Belang Rechnung.

Im Osten des Plangebietes wird eine abweichende Höhe baulicher Anlagen von 16 m festgesetzt, um eine ausreichende Höhenentwicklung innerhalb des Plangebietes zulassen zu können.

Weiterhin wird festgesetzt, dass Überschreitungen der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen um bis zu 1,0 m durch Dachaufbauten und technische Einrichtungen ausnahmsweise zugelassen werden können, soweit luftverkehrliche Belange nicht entgegen stehen und die Überschreitung nicht mehr als max. 10 % der Gebäudegrundfläche beträgt. Damit soll der Notwendigkeit von Dachaufbauten, wie bspw. Lüftungsanlage, Rechnung getragen werden, die für den Betrieb dieser Nutzungen erforderlich sein können.

7.3 Bauweise

Mit der Festsetzung einer von der offenen Bauweise abweichenden Bauweise ohne Längenbeschränkung wird zum einen der vorhandene Bestand gesichert und zum anderen zukünftigen Investoren ein größerer Handlungsspielraum und Flexibilität zugestanden. Die Gebäude sind jedoch weiterhin unter Einhaltung der Abstandsvorgaben der Hessischen Bauordnung zu errichten.

7.4 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden ausschließlich durch Baugrenzen definiert und überwiegend mit einem Abstand von 5,0 m zu den angrenzenden Verkehrsflächen festgesetzt. Lediglich im Bereich von Bestandgebäuden die in einem Abstand von weniger als 5,0 m an der Grundstücksgrenze errichtet wurden, werden die Baugrenzen an den Bestand angepasst, um diesen planungsrechtlich zu sichern und weiterhin eine Nutzung sowie ggf. bauliche Maßnahmen am Bestand zulassen zu können.

Durch die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen wird ein ausreichender Gestaltungsspielraum ermöglicht und damit auch zukünftig die Möglichkeit zur Ansiedlung von großflächigen Bauvorhaben, wie bspw. großflächigen, zeitgenmäßen Logistikunternehmen, ermöglicht.

Weiterhin verbleiben durch die festgesetzten Baugrenzen zwischen den Baufeldern und den öffentlichen Verkehrsflächen ausreichende Flächen z.B. zur Anlage von Stellplätzen, zur gärtnerischen Gestaltung und zur randlichen Eingrünung der Baugrundstücke. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen können somit insb. zur gärtnerischen Gestaltung der Baugrundstücke und damit zur Eingrünung und Steigerung der städtebaulichen Qualität genutzt werden. Hieran angelehnt erfolgt die Festsetzung, dass Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und Garagen oberhalb der Geländeoberfläche nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind.

Ebenerdige Stellplätze und Tiefgaragen sind grundsätzlich außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Dies entspricht damit der Bestandssituation. Hierdurch wird der vorhandene Bestand gesichert. Durch die grünordnerischen Festsetzung zur Begrünung von Stellplätzen wird weiterhin eine Eingrünung der Grundstücke, auch bei Anlage von Stellplätzen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen, erreicht.

7.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

In der mit „GFL" gekennzeichneten Fläche ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger im Bereich westlich der Mörfelder Straße erforderlich. Die vorhandenen Leitungen liegen außerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche und sollen erhalten und weiterhin genutzt werden.

7.6 Verkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt im Bestand von den Straßen „Am Aspenhaag", „Fasanenweg", „Im Taubengrund", „Am Grünen Weg" und der „Mörfelder Straße". Das Erschließungskonzept wird durch die Aufstellung des Bebauungsplanes unverändert beibehalten.

Die öffentlichen Verkehrsflächen werden anhand ihres Bestandes festgesetzt. Zugunsten der Flexibilität erfolgt keine Differenzierung zwischen Fahrbahn, Gehwegen, Verkehrsgrün, etc.

Die Parzellen der bestehenden Straßen im Plangebiet haben Gesamtbreiten zwischen ca. 12,0 m bis ca. 19,8 m und ermöglichen somit Fahrbahnquerschnitte zwischen 8,00 m bis 8,50 m mit überwiegend beidseitigen Fußwegen. Aufgrund der Fahrbahnbreite ist im Bestand ein einseitiges Längsparken im Bereich der Fahrbahnen möglich.

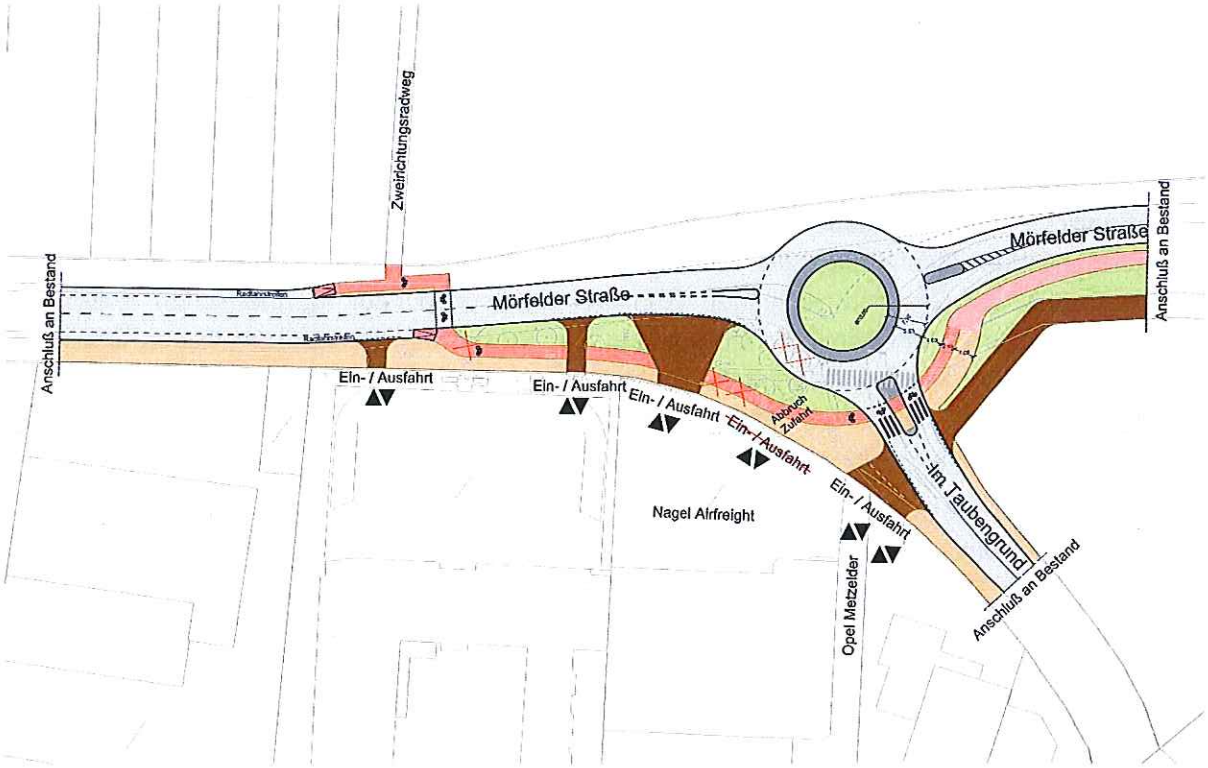

Abbildung 5: Umbauplanung Knotenpunkt Im Taubengrund / Mörfelder Straße[4]

Im Norden des Plangebietes wird ein bestehender landwirtschaftlicher Weg in seinem Bestand durch die Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gesichert.

Darüber hinaus wird im Rahmen einer Studie[5] durch das Ingenieurbüro VKT die Leistungsfähigkeit der bestehenden Knotenpunkte untersucht:

Tabelle 3: Qualitätsstufen des Knotenpunktes „Im Taubengrund / Mörfelder Straße“ in unterschiedlichen Ausbauformen[6]

Ausbau	Qualitätsstufe
Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage (wie im Bestand)	B
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA)	C
Ausbau als Kleiner Kreisverkehr	A

Im Ergebnis der Studie wird empfohlen, den Knotenpunkt „Im Taubengrund / Mörfelder Straße“ perspektivisch zu einem kleinen Kreisverkehr auszubauen. Der Ausbau kann innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen erfolgen.

---

4 VKT GmbH: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 3/89 „Im Taubengrund“, 1. Änderung – Plan LP_1-6_KP2_Kreis; Frankfurt / Main, 11.04.2012.

5 Vgl. VKT GmbH: Vorplanungsstudie Am Südpark / Grenzweg; Frankfurt / Main, 23.04.2010.

6 Vgl. ebd.

7.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Lärmschutz

Aufgrund der Fluglärm- als auch der Straßenverkehrslärmeinwirkungen sind im Plangebiet Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Der erforderliche Schallschutz wird nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan festgesetzt. Dabei wird auch die Entwicklung des benachbarten Erweiterungsgebietes berücksichtigt. Die Ergebnisse sind im Umweltbericht dargestellt (vgl. Kap. IV 2.2.2 sowie 0).

Wirbelschleppen

Aufgrund der räumlichen Nähe des Plangebietes zur Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt / Main werden für die Realisierung von Bauvorhaben verbindliche Vorgaben zur Widerstandsfähigkeit gegen Wirbelschleppen für Dachkonstruktionen sowie Dachaufbauten festgesetzt (vgl. Kap. III 8.3.3).

7.8 Grünordnerische Festsetzungen

Grundstücksbegrünung

Um eine Ein- und Durchgrünung des Gewerbegebietes zu erzielen, ist ein Mindestgrünanteil von 20 % der Baugrundstücke (inkl. entsprechender Gehölz- und Baumanpflanzungen) vorgesehen. Hierdurch wird ein Mindestmaß an gärtnerisch gestalteten Flächen und damit ein möglichst hohes Grünvolumen sichergestellt. Aufgrund der Stadtrandlage mit intensiv genutzten Gewerbeflächen und dem Flughafengelände im Umfeld ist dies von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig werden mit der Anlage von Vegetationsflächen ökologische Funktionen auf den Grundstücken gewährleistet.

Randliche Eingrünung „P 1" im Norden des Plangebietes

Zur randlichen Eingrünung der Gewerbeflächen hin zu den nördlich gelegenen Siedlungsbereichen der Stadt Kelsterbach wird entlang der nördlichen Plangebietsgrenze die Anlage eines 5,0 m breiten Gehölzstreifens festgesetzt. Die Verwendung von Laubgehölzen in der entsprechenden Qualität trägt zu einer schnellen Eingrünung bei.

Begrünung von Stellplätzen

Die Begrünung von Stellplätzen im Gewerbegebiet dient vorwiegend der Eingrünung und klimawirksamen Beschattung von Stellplätzen. Durch die Vorgaben zur Herstellung der Baumscheibe und des durchwurzelbaren Raums und Pflanzqualitäten werden die notwendigen Standartvoraussetzungen für ein dauerhaftes Wachstum der Bäume gesichert. Darüber hinaus wird damit eine landschaftsgerechte Einbindung der Stellplatzanlage sichergestellt.

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

Wasserdurchlässige Befestigung von Stellplätzen

Die Festsetzungen zu versickerungsfähigen Befestigungen von Stellplätzen trägt der Minimierung einer möglichen Neuversiegelung Rechnung. Weiterhin werden hierdurch die Abflussmengen des auf diesen Flächen anfallenden Niederschlagswasser reduziert.

Versickerung von Niederschlagswasser

Die Festsetzung zur Versickerung von Niederschlagswasser erfolgt einerseits aus ökologischen Gesichtspunkten und ist andererseits erforderlich, um die bestehende Belastung der städtischen Abwasserbeseitigungsanlagen so gering wie möglich zu halten bzw. zu reduzieren.

Die städtischen Abwasserbeseitigungsanlagen erreichen bereits im Bestand hinsichtlich der Beseitigung von Niederschlagswasser ihre Kapazitätsgrenzen. Nach dem Generalentwässerungsplan der Stadt Kelsterbach ist daher vorgesehen, dass aus den Baugebieten nur noch geringe Anteile des Oberflächenwassers in die Kanalisation eingeleitet werden dürfen.

Weiterhin trägt die Festsetzung dazu bei, dass erhebliche Teile des Oberflächenwassers im Plangebiet verbleiben und somit dem natürlichen Wasserkreislauf nicht entzogen werden.

Aufgrund der im Gebiet gegebenen sehr guten Versickerungsfähigkeit (vgl. Kap. III I8.4) bietet es sich an, nicht schädlich verunreinigtes Regenwasser von überbauten und versiegelten Flächen (Dach-, Hof- und Erschließungsflächen) des Gewerbegebiets auf den Grundstücken zu versickern. Aufgrund der festgesetzten eingeschränkten gewerblichen Nutzungen ist davon auszugehen, dass das im Gebiet anfallende Oberflächenwasser i. d. R. keine Verunreinigungen aufweisen wird, die einer Versickerung entgegenstehen.

Sollte im Einzelfall aufgrund rechtliche oder technische Voraussetzungen eine Versickerung nicht möglich sein, ist das auf den Dach- und befestigten Flächen anfallende, unbelastete Niederschlagswasser in geeigneten Anlagen zu sammeln, um eine zeitverzögerte Ableitung in die Kanalisation zu ermöglichen.

8 Auswirkungen der Planung

Auf die umweltrelevanten Auswirkungen der Planung wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen, da diese im Umweltbericht gesondert behandelt werden.

8.1 Auswirkungen auf den Verkehr

Verkehrsaufkommen

Durch die vorliegende Planung sind keine Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten.

Die Erschließung des Plangebietes wird in ihrem Bestand gesichert.

Zudem wird die bestehende Nutzung als Gewerbegebiet gesichert. Es wird keine über die bisherige Zulässigkeit nach § 34 BauGB weitergehende Zulässigkeit von gewerblichen Betrieben begründet, die erhebliche Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsaufkommen haben könnten.

Im Ist-Zustand ist folgendes Verkehrsaufkommen auf den Straßenabschnitte im Plangebiet vorhanden. Das Verkehrsaufkommen wurde durch Knotenstrom- und Querschnittszählungen in den Jahren 2010 und 2012 ermittelt.

Tabelle 4: Verkehrsbelastung Ist-Zustand 2010/2012

Straßenabschnitt	DTV [Kfz/Tag]
Am Südpark	3.430
Am Aspenhaag (am Knotenpunkt Mörfelder Straße / Am Aspenhaag)	2.500
Im Taubengrund (am Knotenpunkt Mörfelder Straße / Im Taubengrund)	5.270

Die Umsetzung des durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Lkw-Durchfahrtsverbots im Siedlungsbereich von Kelsterbach wird zu einer veränderten Routenwahl des Lkw-Durchgangsverkehres über die Straße Am Staudenring, Am Südpark, Grenzweg als zentrale Erschließungsachse führen. Unter Annahme dessen sowie eines potentiellen Verkehrsaufkommens durch Nutzungen im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 3/89 „Im Taubengrund" ergeben sich für den Prognose-Nullfall 2020 sowie für den Prognose-Planfall folgende Belastungen für die betroffenen Straßenabschnitte:

Tabelle 5: Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall / -Planfall

Straßenabschnitt	DTV [Kfz/Tag]
Am Südpark	4.935
Am Aspenhaag (am Knotenpunkt Mörfelder Straße / Am Aspenhaag)	3.505
Im Taubengrund (am Knotenpunkt Mörfelder Straße / Im Taubengrund)	7.080

Umbau von Knotenpunkten

Seitens des Verkehrsgutachters wird ein Umbau des Knotenpunktes „Mörfelder Straße / Im Taubengrund" als kleiner Kreisverkehr empfohlen, um damit dem Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen Rechnung zu tragen und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Umsetzung ist innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen möglich. Der bestehende Knotenpunkt mit abbiegender Vorfahrt kann jedoch als im Bestand ausreichend leistungsfähig angesehen werden.

Fuß- und Radwege / Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Durch die bestehenden, überwiegend beidseitigen, straßenbegleitender Fuß- und Radwege ist eine ausreichende fußläufige Erschließung des Plangebietes gegeben.

Eine Anbindung in das bestehende ÖPNV-Netz ist über die Linie 73 (Fahrrichtung Stadtmitte / Friedhof und Flughafen Frankfurt / Main) mit den Bushaltestellen „Am Grünen Weg" sowie „Mörfelder Straße" sichergestellt.

8.2 Immissionsschutz

8.2.1 Geräuschimmissionen

Zum Bebauungsplan wurde ein Lärmgutachten[7]erstellt. Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

Verkehrslärm:

[7] FIRU Gfl mbH (05/2015): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplans „Gewerbegebiet Taubengrund", Stadt Kelsterbach, Kaiserslautern.

Der Orientierungswert des Beiblatts 1 zur DIN 18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Gewerbegebieten von 65 dB(A) am Tag wird im Norden des Plangebiets entlang der Planstraße bis zu einem Abstand von rund 24 m nördlich und südlich zur Straßenachse der Planstraße/ Straße Am Aspenhaag überschritten. Im Süden des Plangebiets wird der Orientierungswert bis zu einem Abstand von rund 16 m nördlich und südlich von der Straßenachse der Straße „Im Taubengrund" überschritten. Im Osten wird der Orientierungswert um bis zu rund 26 m von der Straßenachse der Mörfelder Straße überschritten.

Für zulässige störempfindliche Nutzungen im Bereich dieser Überschreitungen sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Fluglärmeinwirkungen:

Zur Beurteilung der Fluglärmeinwirkungen im Plangebiet durch den Flugverkehr am benachbarten Flughafen Frankfurt Main werden die in der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main des Landes Hessen (Lärmschutzbereichsverordnung) festgesetzten Lärmschutzbereiche herangezogen. Die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main trat am 30.09.2011 in Kraft und wurde auf Grundlage von § 4 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG), neugefasst durch Bekanntmachung vom 31.10.2007 erlassen.

Nach den in der Anlage der Lärmschutzbereichsverordnung veröffentlichten Übersichtskarten befindet sich das Plangebiet in der Tag-Schutzzone 1 (siehe Abbildung 6).

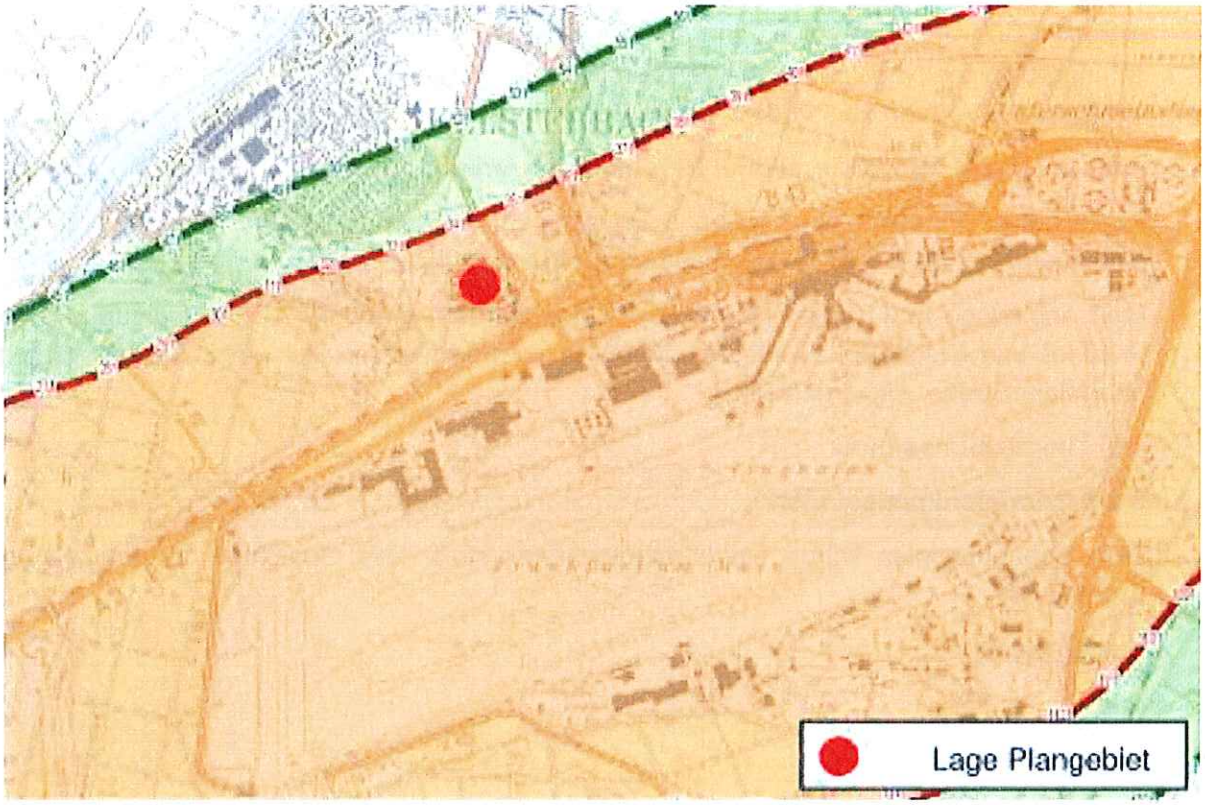

Abbildung 6: Ausschnitt aus Übersichtskarte Tag-Schutzzonen, Anlage 2 (zu § 3) Karte 2 Lärmschutzbereich Flughafen Frankfurt/Main (EDDF), ohne Maßstab

In den in der Anlage der Lärmschutzbereichsverordnung veröffentlichten Detailkarten sind für das Plangebiet am Tag äquivalente Dauerschallpegel zwischen $L_{Aeq\ Tag}$ = 63 dB(A) im Nordwesten des Geltungsbereichs des Bebauungsplans bis $L_{Aeq\ Tag} \geq$ 75 dB(A) im Südosten dargestellt (siehe Abbildung 7).

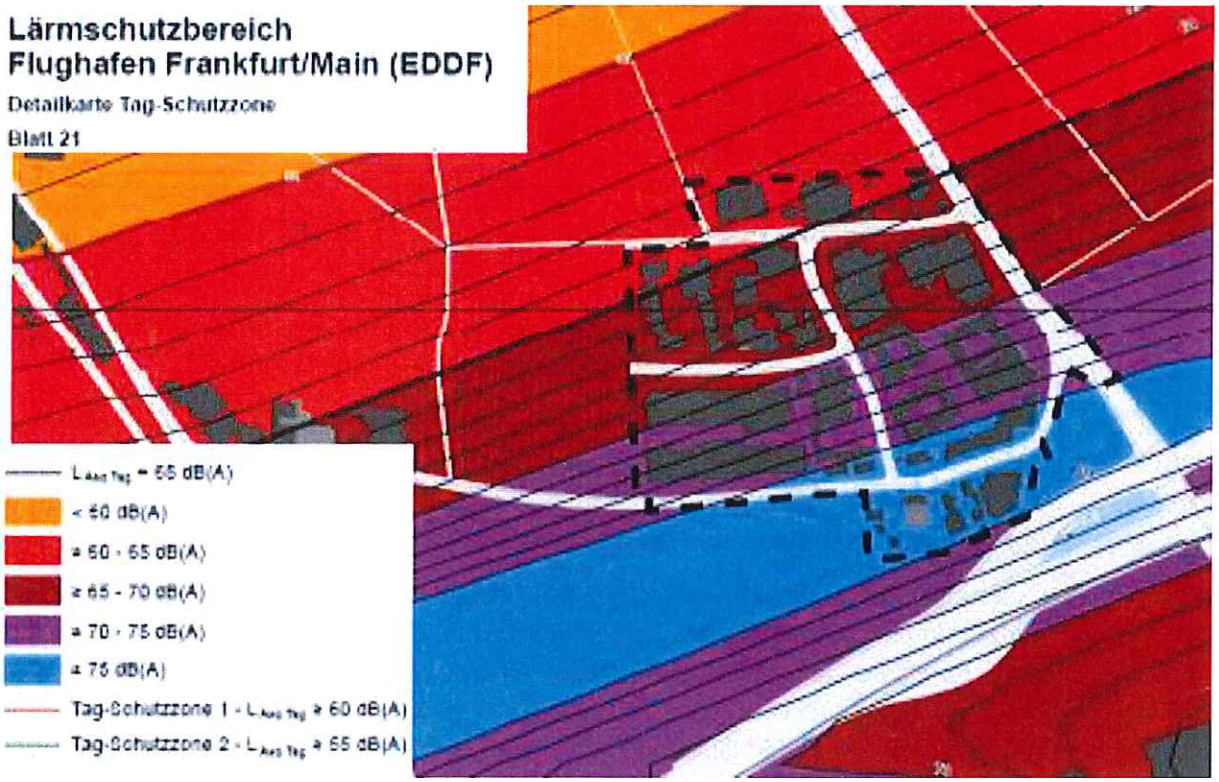

Abbildung 7: Ausschnitt aus Detailkarten 4 Tag, Blatt 12 und 21, ohne Maßstab

<u>Erforderliche Schallschutzmaßnahmen:</u>

Die auf der Grundlage von § 3 Abs. 2 und der §§ 7 und 9 Abs. 4 Satz 2 des Fluglärmgesetzes erlassene Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV) enthält Regelungen zu Schallschutzanforderungen für schutzbedürftige Einrichtungen innerhalb der festgelegten Lärmschutzbereiche.

Die 2. FlugLSV gilt für die Errichtung von schutzbedürftigen Einrichtungen nach § 5 Absatz 1 und 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in dem Lärmschutzbereich eines Flugplatzes sowie für bestehende bzw. planerisch zulässige schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Absatz 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. In § 2 FlugLSV sind Aufenthaltsräume definiert. Darunter werden Aufenthaltsräume in Wohnungen, in Erholungsheimen, Altenheimen, Krankenhäusern, in Kindergärten, Schulen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen gefasst.

Bei der Errichtung baulicher Anlagen sind für die Umfassungsbauteile solcher Aufenthaltsräume nach § 3 Abs. 1 2. FlugLSV nach § 1 Satz 1 folgende resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{W,res}$ sicherzustellen:

Tabelle 6: **resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{W,res}$ nach 2. FlugLSV**

bei einem äquivalenten Dauerschallpegel für den Tag (L_{Aeq} Tag) von	**$R'_{W,res}$ für Aufenthaltsräume nach § 2 2. FlugLSV**
weniger als 60 dB(A)	30 dB
60 bis weniger als 65 dB(A)	35 dB
65 bis weniger als 70 dB(A)	40 dB
70 bis weniger als 75 dB(A)	45 dB
75 dB(A) und mehr	50 dB

In § 3 Abs. 2 bis 6 und § 4 sind weitergehende Regelungen zur Ermittlung und zur Überprüfung der erforderlichen Schalldämmmaße von einzelnen Bauteilen enthalten.

Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Taubengrund" schließt sämtliche Wohnnutzung innerhalb des Geltungsbereichs aus. Als zulässige schutzbedürftige Nutzungen verbleiben Büro- und Sozialräume. Störempfindliche gewerbliche Nutzungen in Gewerbegebieten wie z.B. Büro- und Sozialräume sind jedoch in der Verordnung nicht aufgeführt.

Für die gemäß Bebauungsplanfestsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs zulässigen schutzbedürftigen Nutzungen (Büro- und Sozialräume im Gewerbegebiet) werden die in Tabelle 6 aufgeführten resultierenden bewerteten Bauschalldämm-Maße in Anlehnung an die DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau" vom November 1989 um jeweils 5 dB(A) reduziert. Sie entsprechen damit den Anforderungen der DIN 4109 an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Büroräumen und ähnlichem (vgl. DIN 4109 Tab. 8).

8.3 Luftverkehrliche Belange

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde das Gewerbegebiet Taubengrund als Bestandsgebiet berücksichtigt. Da im vorliegenden Fall überwiegend eine planungsrechtliche Sicherung des vorhandenen Bestandes erfolgt, sind keine über die im Planfeststellungsverfahren zur Landebahn Nordwest ermittelt Betroffenheit zu erwarten. Die im Rahmen dieses Verfahrens gewonnenen Ergebnisse werden nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

8.3.1 Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bauschutzbereichs des Flughafens Frankfurt gem. § 12 Abs. 3 Ziffer 1a LuftVG und zwar innerhalb der Anflugsektoren in einem Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt 3 (FBP 3 = 100,0 m ü. NN). Für die Errichtung von Bauwerken ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

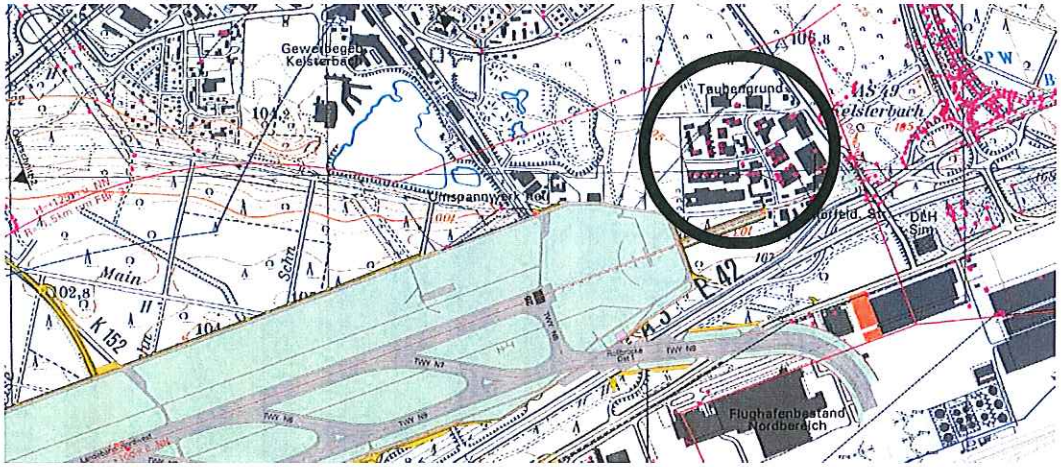

Abbildung 8: Auszug Übersichtsplan Landebahn Nordwest mit Bauschutzbereich[8]

8.3.2 Hindernisfreiheit

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Hindernisinformationsbereiches gem. § 18 b LuftVG.

Die Höhenbeschränkungen wurden nachrichtlich in die Planzeichnung. Durch die Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Hindernisfreiheit sind keine Überschreitungen der Höhenbeschränkungen des Hindernisfreihaltebereiches (§ 18 b LuftVG) zulässig.

8.3.3 Auswirkungen durch Wirbelschleppen

Zur Bewertung der Auswirkungen durch Wirbelschleppen wurden im Rahmen der Planfeststellung entsprechende Untersuchungen[9] in Auftrag gegeben.

Das Gutachten ermittelte die möglichen negativen Auswirkungen von Wirbelschleppen durch anfliegende Luftfahrzeuge auf Personen (Stürzen der betroffenen Person) oder Gebäude (Ablösen von Dachziegeln) im Nahbereich des Flughafens Frankfurt – Landebahn Nordwest. Die Betrachtung erfolgt in Untersuchungshöhen von 10 m, 25 m und 50 m. Die Bewertung möglicher Auswirkungen zeigt das statistische Gefährdungspotenzial (Eintrittshäufigkeit pro Jahr).

---

8 Dorsch Consult GmbH (2006): Lageplan gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6bLuftZVO – Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss – Teil B 1.2 – Anlage B 1.4.2 - 0.

9 GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH / Dziomba Aeronautical Consulting (11/2006): Ausbau Flughafen Frankfurt Main – Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss – Teil C – Gutachten G1 – Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Anhang II.1.

Abbildung 9: Zonen zum Gefährdungspotenzial von Wirbelschleppen für Personen – Planungsfall 2020 (Untersuchungshöhe 25 m)[10]

Abbildung 10: Zonen zum Gefährdungspotenzial von Wirbelschleppen für Gebäude – Planungsfall 2020 (Untersuchungshöhe 25 m)[11]

Nach den Ergebnissen des Gutachtens beträgt das Gefährdungspotenzial für Personen in einer Untersuchungshöhe von 25 m < 10^{-7} (= Eintrittshäufigkeit alle 10.000.000 Jahre) im Nordwesten des Plangebietes bis 10^{-3} (1.000 Jahre) im Südosten. Unterhalb einer Untersuchungshöhe von 10 m besteht kein Gefährdungspotential für Personen.

Das Gefährdungspotential für Gebäude liegt in einer Untersuchungshöhe von 25 m zwischen 10^{-7} (10.000.000 Jahre) im Nordwesten und < 10^{-2} (100 Jahre) im Südosten des Plangebietes.

---

10 GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH / Dziomba Aeronautical Consulting (11/2006): Ausbau Flughafen Frankfurt Main – Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss – Teil C – Gutachten G1 – Umwelt-verträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Anhang II.1.

11 GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH / Dziomba Aeronautical Consulting (11/2006): Ausbau Flughafen Frankfurt Main – Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss – Teil C – Gutachten G1 – Umwelt-verträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Anhang II.1.

Im Bestand sind Gebäudehöhen von 25 m nicht annähernd vorhanden. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes wird diese Gebäudehöhe auch zukünftig nicht erreicht werden können, da im Plangebiet lediglich Gebäudehöhen von bis zu 16,0 m zulässig sind.

Das Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen steht somit einem Erhalt des Bestandes sowie einer weiterhin baulichen Nutzung des Plangebietes nicht entgegen.

8.3.4 Externes Risiko für Personen

Zur Bewertung des externen Risikos für Personen werden die Untersuchungen zur Planfeststellung der Landebahn Nordwest herangezogen.[12]

Das Einzelrisiko (individuelles Risiko) bezeichnet dabei die Wahrscheinlichkeit mit der ein am Flugverkehr unbeteiligter Mensch, der sich fortwährend an einen bestimmten Ort in der Nähe des Flughafens aufhält, an den Folgen eines Flugzeugunfalls zu Tode kommt.

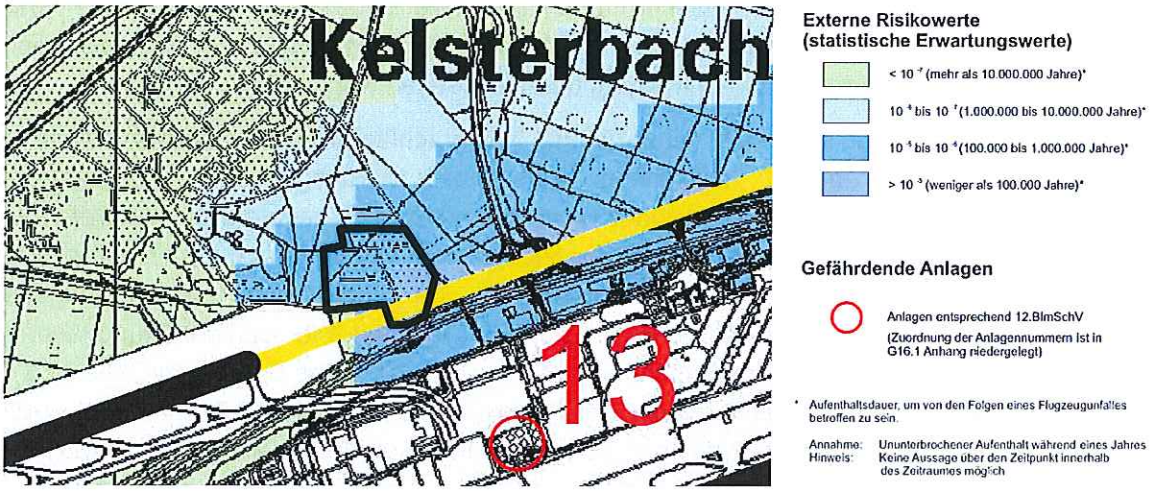

Abbildung 11: Zonen zum Einzelrisiko – Planungsfall 2020 (Untersuchungshöhe 25 m)[13]

Überwiegend beträgt das Einzelrisiko im Plangebiet im Planungsfall 2020 10-5 bis 10-6 (= Eintrittswahrscheinlichkeit alle 100.000 bis 1.000.000 Jahre). Im südlichen Teilbereich wird eine Wahrscheinlichkeit von > 10-5 (weniger als 100.000 Jahre) ermittelt. Im Rahmen einer Detailbetrachtung wird ersichtlich, dass bezogen im südöstlichen Randbereich Maximalwerte für das Einzelrisiko von 1,2 x 10-5 erreicht werden. Dies entspricht einem Erwartungswert eines Einzelrisikos von ca. 83.400 Jahren. Diese Werte begründen sich durch die starke räumliche Nähe zur geplanten Landebahn Nordwest.

Das Einzelrisiko steht somit einem Erhalt der bestehenden Bebauung und gewerblichen Nutzung nicht entgegen.

---

[12] GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (11/2006): Ausbau Flughafen Frankfurt Main – Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss – Teil C – Gutachten G16 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Rhein-Main.

[13] GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (11/2206): Ausbau Flughafen Frankfurt Main – Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss – Teil C – Gutachten G16 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Rhein-Main.

8.3.5 Fazit

Auch aufgrund der inzwischen realisierten Landebahn Nordwest ist keine Neubewertung der Auswirkungen der Bebauung im Plangebiet auf die luftverkehrlichen Belange erforderlich.

8.4 Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung

Eine Versorgung des Plangebietes ist über die bestehenden Leitungsnetze innerhalb der öffentlichen Erschließungsstraßen vorhanden. Da durch den Bebauungsplan keine Änderungen an den Erschließungsanlagen begründet werden, kann eine Versorgung des Gebietes unverändert über das bestehende Leitungsnetz erfolgen.

Die Entsorgung des anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers erfolgt über das vorhandene Mischwasserkanalnetz. Da im vorliegenden Fall ein Bestandsgebiet überplant wird, kann auch weiterhin von einer Entwässerung über den vorhandenen Kanal ausgegangenen werden.

Da jedoch die städtischen Entwässerungsanlagen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben, soll zukünftig eine Rückhaltung und Versickerung des auf den Grundstücken im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers zu einer Entlastung des städtischen Kanalnetzes beitragen.

Somit wird das nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser, welches auf den privaten Grundstücksflächen anfällt, vollständig auf diesen zurückgehalten und versickert. Die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes ist nach einer für das gesamte Stadtgebiet vorliegenden Untersuchung gegeben.[14] Danach weist das Plangebiet k-Werte von $1x10^{-5}$ bis $5x10^{-5}$ m/s auf. Für eine Muldenversickerung wird ein Verhältnis von verfügbarer Versickerungsfläche zu angeschlossener befestigter Fläche von 0,10-0,08 angegeben. Die nach der Grundflächenzahl von 0,8 verfügbaren unversiegelten Flächen von mindestens 20 % des Baugrundstücks sind demnach ausreichend. Für eine Rigolenversickerung (Regelquerschnitt h x b = 1,0 m x 1,0 m) wird ein Wert von 7,1-5,3 m erforderlicher Rigolenlänge je 100 qm angeschlossener Fläche angegeben. Die Anforderungen an die Bemessung von Versickerungsanlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sind in diesem Ansatz berücksichtigt.

Soweit rechtliche oder technische Voraussetzungen einer Versickerung im Einzelfall jedoch entgegenstehen, ist das auf Dachflächen und befestigten Flächen anfallende, unbelastete Niederschlagswasser in geeigneten Anlagen zu sammeln und einer zeitverzögerten Ableitung in die Kanalisation der Stadt Kelsterbach zu zuführen.

Unabhängig hiervon ist jedoch die Entwässerungssatzung der Stadt Kelsterbach zu beachten.

9 Planverwirklichung

9.1 Eigentumsverhältnisse / Bodenordnung

Die Gewerbeflächen befinden sich überwiegend in privatem Eigentum verschiedener Einzeleigentümer (ca. 84 %).

---

[14] Umweltplanung Bullermann Schneble GmbH (08/1997): Ermittlung von Grundlagen für die Beratung und Öffentlichkeitsarbeit für Maßnahmen zur Entsiegelung von Flächen und Versickerung von Niederschlagswasser im Gebiet der Stadt Kelsterbach.