

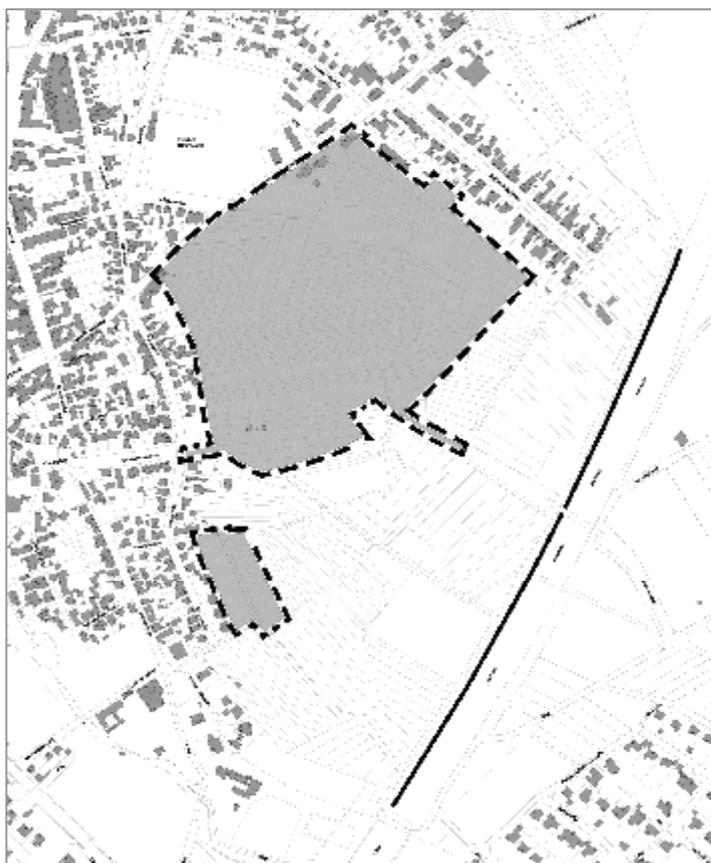
Stadt Dreieich



Bebauungsplan 1/92 „Heckenborn“

Zusammenfassende Erklärung

Stand: 29.10.2013



fsp.stadtplanung

Fahle Stadtplaner Partnerschaft:
Schwabentorring 12, 79098 Freiburg
Fon 0761/36875-0, www.fsp-stadtplanung.de

Teil A

1	ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG	2
2	VERFAHREN.....	2
3	BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELTBELANGE	3
4	BERÜCKSICHTIGUNG DER ÖFFENTLICHKEITS-, BEHÖRDEN- UND TRÄGERBETEILIGUNG UND ERGEBNIS DER ABWÄGUNG	6
5	BEGRÜNDUNG DER STANDORTWAHL UND PLANUNGSALTERNATIVEN	8

1 ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG

Um der Nachfrage nach Bauland im Großraum Frankfurt gerecht zu werden, hat die Stadt Dreieich beschlossen den zentrumsnahen Bereich „Heckenborn“ am östlichen Stadtrand des Stadtteils Sprendlingen zu einem attraktiven Wohnstandort zu entwickeln. Der Regionale Flächennutzungsplan stellt den betroffenen Bereich im Heckenborn als Wohnbaufläche dar. Damit kann der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Regionalen Flächennutzungsplans entwickelt werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der planungsrechtlichen Steuerung und Sicherung der Entwicklungsziele für das Gebiet „Heckenborn“. Ein wesentlicher Bestandteil der Planung ist die Einbindung eines attraktiven Wohngebietes in die vorhandene Stadtstruktur. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens die verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen, die Einwirkungen insbesondere der Verkehrsgeräusche auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Planung auf die vorhandenen Wohnnachbarschaften und auf das weitere Stadtgebiet untersucht. Im Rahmen eines iterativen Planungsprozesses wurden die Planinhalte abgestimmt und optimiert.

2 VERFAHREN

Bereits am 08.09.1992 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Heckenborn“ gefasst. Während die frühen Bemühungen (Plankonzeption 1 bis 3) an der fehlenden Umsetzbarkeit scheiterten, gelang es der Stadt Dreieich durch ein Bieterverfahren im Jahr 2006 einen Maßnahmenträger für das Neubaugebiet zu finden, mit dessen Konzept (Plankonzept 4) bereits eine hohe Mitwirkungsbereitschaft erzielt werden konnte. 2007 wurde die LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH als Maßnahmenträger mit der Gebietsentwicklung beauftragt. In Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern und der Stadt Dreieich wurde die Entwurfskonzeption weiterentwickelt und ein städtebaulicher Entwurf als Grundlage für den Bebauungsplan Heckenborn erarbeitet.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte durch eine Bürgerinformationsveranstaltung am 14.05.2008 und durch Planauslage in der Zeit vom 15. bis 30.05.2008. Die amtliche Bekanntmachung erfolgte am 03.05.2008 in der „Offenbach Post“.

Die von der Planung betroffenen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden in der Zeit vom 27.05.2008 bis 27.06.2008 erstmalig nach § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt. Zur Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde während der Frühzeitigen Beteiligung ein „Scoping“ durchgeführt, zu dem bereits ein Vorentwurf des Umweltberichts vorlag.

Die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (1. Offenlage) nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB fand jeweils im Zeitraum vom 21.03.2011 bis 21.04.2011 statt. Die amtliche Bekanntmachung erfolgte am 12.03.2011 in der „Offenbach Post“.

Da der Entwurf des Bebauungsplans in einzelnen Teilen geändert wurde, schloss sich eine erneute Offenlage an das Verfahren an. Diese 2. Offenlage bezog sich lediglich auf die inhaltlichen Änderungen wie das Kompensationskonzept, das artenschutzrechtliche Gutachten und auf die Konkretisierung der Planungen zur Lärmschutzwand an der A661. Die erneute Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (2. Offenlage) nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 4a Abs. 3 BauGB fand jeweils in der Zeit vom 30.11.2012 bis 14.12.2012 statt. Die amtliche Bekanntmachung erfolgte am 22.11.2012 in der „Offenbach Post“.

Auf Antrag eines Eigentümers wurde ein rückwärtiger Bauplatz aus der Umlegung herausgenommen und als private Grünfläche festgesetzt. Die von der Planung betroffenen Eigentümer wurden mit Schreiben vom 01.03.2013 um ihr Einverständnis zur vorgeschlagenen Vorgehensweise gebeten. Die vorliegende Zustimmung gilt als erneutes Offenlageergebnis im Sinne § 4a Abs. 3 BauGB.

Der Satzungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dreieich erfolgte am 10.09.2013 und wurde am 19.10.2013 in der Offenbach Post bekanntgemacht. Damit ist der Bebauungsplan in Kraft getreten.

3 BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELTBELANGE

Parallel zum Bebauungsplan wurde durch das Büro Ecoplan aus Heidelberg/Groß-Umstadt zur Dokumentation der Umweltprüfung ein Umweltbericht erarbeitet. Er wurde im weiteren Bauleitplanverfahren durch das Büro HERRCHEN & SCHMITT aus Wiesbaden ergänzt und aktualisiert. Der Umweltbericht liefert mit der Bestandsaufnahme und –Bewertung und der Abschätzung der zu erwartenden Auswirkungen der Planung auf den Umweltzustand wichtiges Abwägungsmaterial. Der Umweltbericht erläutert darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von möglichen Beeinträchtigungen der Umwelt. Hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Umweltbelange und der Begründung umweltrelevanter Festsetzungen wird auf den vollständigen Umweltbericht verwiesen, der als Anlage zur Begründung einen gesonderten Teil des Bebauungsplans bildet.

Ergänzend zum Umweltbericht werden die grünordnerischen Maßnahmen im Grünordnungsplan zusammengefasst. Die vorgeschlagenen grünordnerischen und landschaftsplanerischen Maßnahmen sowie weitere umweltrelevante Maßnahmen (Lärmschutz etc.) wurden vollständig in den Festsetzungskatalog des Bebauungsplans aufgenommen.

Die artenschutzrechtlichen Vorgaben wurden durch ein eigenständiges artenschutzrechtliches Gutachten „Bestandsbeschreibung und artenschutzrechtliche Analyse planungsrelevanter Wildtierarten für den BPlan "Heckenborn" in Dreieich/Sprendlingen" abgehandelt. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erfolgte daher zwischen April und Juni 2011 eine zusätzliche Bestandserfassung (Überprüfung/Aktualisierung) ausgewählter geschützter Tierarten sowie eine artenschutzrechtliche Prüfung (gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG). Im Ergebnis werden um die Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 und 3 BNatSchG auszuschließen bestimmte Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vorgesehen. Diese Maßnahmen werden im Umweltbe-

richt konkretisiert und in Festsetzungen bzw. in die Hinweise (externe Maßnahmen) zum Bebauungsplan überführt.

Zur Minimierung der Eingriffe durch das Neubaugebiet wurden die Größe der Fläche reduziert, so dass der schützenswerte Feuchtbereich zwischen den beiden Teilgelungsbereichen des Bebauungsplans frei gehalten wird. Zum Ausgleich der verbleibenden erheblichen Eingriffe im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen notwendig. Allerdings kann innerhalb des Geltungsbereichs nur ein Teil des Ausgleichs durchgeführt werden.

Es verbleibt ein Kompensationsdefizit von insgesamt ca. 2.100.000 Wertpunkten entsprechend der Kompensationsverordnung. Dieses Defizit ist durch externe Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs auszugleichen.

Dazu wurde in einem ersten Schritt ein Kompensationskonzept entwickelt, welches einen Pool möglicher Kompensationsmaßnahmen mit insgesamt ca. 3.000.000 Biotopwertpunkten umfasste. Zielstellung war, dass die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen bevorzugt in unmittelbarer Nähe zum Eingriff, nämlich im südöstlichen, freizuhaltenden Teil des Heckenborns umgesetzt werden sollten. Weitere, etwas weiter entfernte Maßnahmenbereiche lagen im Mauerloch, in den Baierhansenwiesen und im Engelssee.

Aus diesem Flächenpool wurden im Zuge des weiteren Verfahrens geeignete Kompensationsflächen im südlichen Heckenborn und im Mauerloch ausgewählt. Zusätzlich wurde als Kompensationsmaßnahme der Nutzungsverzicht in drei Waldbereichen im FFH-Gebiet „Luderbachau von Dreieich“ vorgesehen. Der überwiegende Teil der Kompensationsmaßnahmen findet auf kommunalen Flächen oder anderen Flächen der öffentlichen Hand (hessischer Staatswald) statt, in geringem Umfang werden Privatflächen genutzt. Die Sicherung der nicht im Geltungsbereich gelegenen Kompensationsflächen ist entweder vertraglich geregelt oder wird durch den Erwerb der Fläche umgesetzt. Das verbleibende Biotopwertdefizit wird so über die externen Maßnahmen vollständig ausgeglichen.

Zur Bewertung der Umweltauswirkungen wurden auch umfangreiche Immissionsuntersuchungen durchgeführt. Im Bebauungsplangebiet sind bedingt durch den Kfz-Verkehr keine hohen Schadstoffbelastungen gegeben. Damit sind die Planungen aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.

Gegenstand der schalltechnischen Untersuchungen waren sowohl die Lärmsituation im Neubaugebiet als auch die Auswirkungen der Planungen auf die vorhandene Bebauung im Umfeld. Der Verkehrslärm wurde auf der Grundlage von Informationen über die zukünftige Frequentierung der umliegenden Verkehrswege ermittelt. Damit konnten Lärmbelastungen im Plangebiet sowie Zuwächse im vorhandenen bebauten Umfeld zuverlässig berechnet und bewertet werden.

Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet durch Spielplatzflächen waren ebenso wie der Verkehrslärm bei der Abwägung zu berücksichtigen. Demgegenüber spielen Fluglärm und Gewerbelärm eine unerhebliche Rolle und mussten nicht weiter untersucht werden.

Der von den Erschließungsstraßen im Plangebiet ausgehende Verkehrslärm spielt vor dem Hintergrund der starken Lärmvorbelastung durch die A661 eine untergeordnete Rolle.

Zur Lärminderung im Plangebiet wurden verschiedene aktive und passive Schallschutzmaßnahmen diskutiert und ein geeignetes Schallschutzkonzept entwickelt. Zur Entschärfung der Situation in den problematischsten Lagen wurde das Plangebiet um ca. 70 m von der A661 abgerückt. Diese Gebietsverkleinerung orientiert sich damit an den Anforderungen des erforderlichen passiven Schallschutzes und schließt damit besonders betroffene Bereiche bereits aus. Dennoch sind Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor den Straßenverkehrsgeräuschen erforderlich. Dabei sind aktive Schutzmaßnahmen den passiven vorzuziehen.

Zur Verbesserung der Lärmsituation im gesamten Neubaugebiet und zum Schutz der Landschafts- und Freibereiche wurden daher die Möglichkeiten aktiver Lärmschutzmaßnahmen möglichst nahe der Lärmquelle untersucht und eine geeignete Konzeption festgelegt.

Nach ausführlicher Abwägung und nach Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger konnte eine differenzierte Schallschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand an der Autobahn festgelegt werden, die einen angemessenen Schutz der Wohnlagen bietet. Ergänzend wurden passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Der Bau der Wand erfolgt parallel zu den Erschließungsmaßnahmen und soll mit Abschluss der Erschließungsmaßnahmen fertig gestellt sein. Die erforderlichen planungs- und bauordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Errichtung der Lärmschutzwand an der BAB A661 wurden mit Hessen Mobil Darmstadt als Genehmigungsbehörde abgestimmt. Die hierzu erforderliche Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger, der Stadt Dreieich und der LBBW KE als Maßnahmenträger wurde bereits abgeschlossen.

Mit Rücksicht auf die bestehenden Wohnlagen in den benachbarten Gebieten und entlang der Hauptstraßen wurde ein Erschließungskonzept entwickelt, das sowohl den Anforderungen an den reibungslosen und sicheren Verkehr als auch den Anforderungen des Lärmschutzes bestmöglich gerecht wird. Die Variante DPLUS wird als geeignete Erschließungslösung in Verbindung mit einem Maßnahmenpaket zur Lärminderung entlang der Hauptstraßen festgelegt. Hierzu gehört die Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, ein Fahrverbot für Lkw ab 12 t sowie die Nachtabschaltung der Ampelanlage Rathausstraße/Hauptstraße und Offenbacher Straße/Am Schlagsbach. Die durch das Neubaugebiet verursachten Verkehrszuwächse führen in den benachbarten Gebieten und entlang der Hauptstraßen zu Geräuschpegeln, die vor dem Hintergrund der zum Teil sehr hohen Vorbelastungen und nach Durchführung der aufgezeigten Minderungsmaßnahmen als hinnehmbar eingestuft werden und zu keinen neuen Sanierungsansprüchen führen.

Geräuschimmissionen durch Fluglärm im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb des Frankfurter Flughafens und des Verkehrslandeplatzes Egelsbach sind jedenfalls derzeit und auf Grundlage der Untersuchungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt für die Stadt Dreieich unkritisch und erfordern keine Schutzmaßnahmen.

Der Gewerbelärm im Plangebiet liegt nach Verlagerung des vorhandenen Bauhofs in der Herrnröther Straße unter den nutzungsspezifischen schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Spielplatzlärm werden im Bebauungsplan geeignete Hinweise gegeben und Festsetzungen getroffen.

4 **BERÜCKSICHTIGUNG DER ÖFFENTLICHKEITS-, BEHÖRDEN- UND TRÄGERBE- TEILIGUNG UND ERGEBNIS DER ABWÄGUNG**

Im Rahmen der Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden verschiedene Anregungen in die Planung übernommen. Andere Bedenken und Anregungen waren unbegründet und wurden zurückgewiesen. Die wichtigsten inhaltlichen Bedenken und Anregungen sowie die jeweiligen Abwägungsbeschlüsse hierzu lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Im laufenden Verfahren wurden die **Nachfrage nach Bauland** und die **Risiken** der vorliegenden Planung auch aufgrund der vorgetragenen Bedenken mehrfach überprüft. Insbesondere aufgrund der vorliegenden Bauträgerangebote und der konkreten Nachfrage durch sehr zahlreiche private Interessenten konnte der Baulandbedarf bestätigt werden.

Durch das **Regierungspräsidium Darmstadt** werden **Dichteziffern** von 35-50 Wohneinheiten pro Hektar als Zielwerte vorgegeben. Mit der erfolgten Verkleinerung des Baugebiets konnte trotz der nachfrageorientierten Einfamilienhausbebauung eine akzeptable städtebauliche Dichte von ca. 26 WE/ realisiert werden. Eine höhere Dichte wäre im Zusammenhang mit Geschosswohnungsbau möglich, entspricht aber nicht der Nachfrage und wurde deshalb abgelehnt.

Der Forderung nach **Innenentwicklung** kann kaum mehr entsprochen werden, da sich im Innenbereich nicht ausreichend Flächenpotenziale zur Deckung des Baulandbedarfs aktivieren lassen. Deshalb wurden im Rahmen der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes sämtliche Standortpotenziale für die Wohngebietsentwicklung in der Stadt Dreieich untersucht und bewertet. Der innenstadtnahe Standort Heckenborn weist trotz der Nähe zur Autobahn die höchste Eignung auf. **Alternativstandorte** mit entsprechendem Flächenpotenzial und entsprechender Eignung für die Siedlungsentwicklung liegen auf der Gemarkung nicht – oder nicht mehr - vor.

Die Anforderungen durch den hohen **Grundwasserstand** wurden erkannt und berücksichtigt. Grundsätzlich stehen keine Entwicklungsflächen zur Verfügung, die diesbezüglich weniger kritisch wären. Unter Berücksichtigung der Bestimmungen für das geplante Wasserschutzgebiet IIIB kann davon ausgegangen werden, dass für das Grundwasser keine Gefahren bestehen. Auf die vernässten Bereiche und die Konsequenzen für die Bebauung wird im Bebauungsplan hingewiesen. Die Vernässungen stehen der Verwirklichung der Planung grundsätzlich nicht entgegen.

Obwohl das **Verkehrsgutachten** auf konservativen Berechnungsansätzen basiert, wurden die Prognosewerte durch die Anwohnerschaft angezweifelt. Zur weiteren Absicherung einer belastbaren Datengrundlage wurde in den benachbarten Gebieten eine Zählung durchgeführt und eine aktuelle Verkehrsmodellrechnung aufgestellt. Diese Ergebnisse sind in das aktuelle Verkehrsgutachten eingeflossen, welches die Grundlage für die Beurteilung der Verkehrssituation bildet. Die Zweifel am Verkehrsgutachten wurden überprüft und letztlich zurückgewiesen.

Das **Verkehrskonzept** zur Erschließung des Neubaugebiets wurde in Frage gestellt. Im Ergebnis der sehr umfangreichen Untersuchungen wurde aber festgestellt, dass die vorhandene kritische Situation durch die Vorzugsvariante Dplus optimiert wird und sich der Verkehr mit der geplanten Einbahnstraßenregelung verträglich abwickeln lässt. Hierbei wurden neben der Leistungsfähigkeit auch die Verkehrssicherheit, der

ruhende Verkehr im Straßenraum, Schleichverkehre und der Baustellenverkehr berücksichtigt. Um die Belastungen durch den **Baustellenverkehr** während der Erschließungsphase zu minimieren wurde eine Lösung ausgearbeitet, die den Schwerlastverkehr über die Rastanlage an der Autobahn leitet und damit die Anwohner entlastet. Durch den Baustellenverkehr werden zudem Schäden an Gebäuden befürchtet. Deshalb soll vor Beginn der Erschließungsarbeiten ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden, um den Zustand der baulichen Anlagen zu dokumentieren.

Aus der Anwohnerschaft wurden auch zahlreiche Bedenken vorgetragen, die sich auf die mit dem **zusätzlichen Durchgangsverkehr** einhergehenden **Lärmzunahmen** beziehen. Deshalb wurden vertiefende Untersuchungen für die benachbarten Wohngebiete und für den Bereich der Hauptstraßen durchgeführt, die aber letztlich darlegen, dass es sich um hinnehmbare Zusatzbelastungen handelt. Aufgrund der hohen Vorbelastung bzw. aufgrund der geringen Lärmzuwächse ergeben sich keine Sanierungs- oder Entschädigungsansprüche. Zur Minimierung der Verkehrsbelastung wurden die Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen, die Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 und eine Schwerlastbeschränkung als geeignete Maßnahmen festgelegt.

Die Lage an der Autobahn wurde hinsichtlich möglicher **Lärmkonflikte** als problematisch eingeschätzt. Zusammen mit dem Gutachter konnten geeignete Lösungen entwickelt und ein verträgliches Nebeneinander nachgewiesen werden. Das Abrücken des Baugebiets und die geplante Lärmschutzwand unmittelbar am Fahrbahnrand sichern bereits gute Voraussetzungen. Die Lärmschutzwand entfaltet zudem eine Schutzwirkung für die benachbarten Baugebiete und den Erholungsraum des Grünkeils und der Außenbereiche. Ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden erscheinen unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Aspekts als geeignete Lösung, um im gesamten Neubaugebiet gesunde Wohnverhältnisse zu sichern.

Die Gefahr von **Hochwasser und Rückstau** wird aufgrund der bekannten Probleme im Bereich der Herrnröther Straße als großes Risiko benannt und im Entwässerungskonzept besonders berücksichtigt. Das Niederschlagswasser aus dem Heckenborn, das bisher an verschiedenen Stellen und zum Teil unkontrolliert der bestehenden Bebauung zufließt, wird durch die Erschließung des Baugebiets kontrolliert gefasst und abgeleitet. Dadurch wird sich die derzeitige Entwässerungssituation in der Herrnröther Straße mit der Gefahr von Rückstauungen entschärfen. Die Versickerung von Regenwasser ist aufgrund der Untergrundverhältnisse und der häufigen Stauwassersituation nicht möglich. Das sowohl aus dem Neubaugebiet als auch aus dem Außengebiet gesammelte Niederschlagswasser wird in Stauraumkanälen zwischengespeichert und verzögert dem Hengstbach zugeführt. Dieses **Entwässerungskonzept** wurde mit dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Hochwasserschutzkonzept und mit dem bereits vorliegenden Generalentwässerungsplan (GEP) abgestimmt.

Es wurde mehrfach bemängelt, dass mit der Bebauung des Heckenborn ein wertvolles **Naherholungsgebiet**, **Biotop** und zugleich eine **Kaltluftschneise** verloren gehe. Diese Aspekte wurden im Rahmen der Umweltprüfung untersucht. Auch zukünftig wird der Heckenborn eine Anbindung an den Naturraum bieten und zumindest im Bereich des Grünzugs Naherholungsmöglichkeiten aufweisen. Die klimatische Beeinträchtigung wird durch den konzipierten Grünzug insgesamt als gering eingeschätzt. Die ökologische Wertigkeit wurde anhand der Bestandskartierung und der artenschutzrechtlichen Untersuchungen erkannt und in weiten Teilen bestätigt. Deshalb wurde ein umfangreiches Kompensationskonzept erarbeitet, dass neben Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowohl interne als auch externe Ausgleichsmaßnahmen und artenschutzrechtlich gebotene Maßnahmen definiert. Es wurde kritisiert, dass die

faunistischen Kartierungen aus den Jahren 2004, 2005 und 2008 stammten und bei der jüngsten Kartierung der Frühjahresaspekt fehlt. Deshalb wurde zwischen April und Juni 2011 eine nochmalige Bestandserfassung (Überprüfung/Aktualisierung) ausgewählter geschützter Tierarten sowie eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Ein weiterer Kritikpunkt war die Umsetzung des Kompensationskonzeptes, die aufgrund der Grundstücksverhältnisse im nahegelegenen Außenbereich nicht vollumfänglich gesichert werden konnte. Deshalb wurden drei Waldbereiche im FFH-Gebiet „Luderbachau von Dreieich“ ergänzend in das Kompensationskonzept aufgenommen. Der überwiegende Teil der Kompensationsmaßnahmen findet damit auf kommunalen Flächen oder anderen Flächen der öffentlichen Hand (hessischer Staatswald) statt. Maßnahmen auf Privatflächen konnten vertraglich gesichert werden. Mit dem gesicherten Kompensationskonzept können die Eingriffe vollständig ausgeglichen werden.

Weitere Bedenken wurden geäußert hinsichtlich möglicher **Kriegsalllasten, geogener Belastungen** und **Altstandorte**. Besondere Gefährdungen liegen aber nicht vor. Im Bebauungsplan werden aber entsprechende Hinweise zu diesen Sachverhalten gegeben. Diese Vorgehensweise ist im Großraum Frankfurt üblich.

Einige **Eigentümer betroffener Grundstücke** haben Bedenken und Anregungen zum Bebauungsplanentwurf vorgebracht. Um den Wünschen weitestgehend zu entsprechen wurde der Entwurf mehrfach angepasst und ein rückwärtiger Bauplatz aus der Umlegung herausgenommen.

5 BEGRÜNDUNG DER STANDORTWAHL UND PLANUNGSLTERNATIVEN

Der Heckenborn bietet die günstigsten Voraussetzungen als Standort für eine Siedlungsentwicklung, da er in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns von Sprendlingen liegt, von drei Seiten von Bebauung umgeben ist, damit eine Entwicklung bzw. Abrundung des Hauptortes ermöglicht und die Sprendlinger Innenstadt gestärkt wird.

Für den Heckenborn wurden in den letzten 30 Jahren zahlreiche Planungsalternativen entwickelt und verworfen. Die Ablehnung war insbesondere in der hohen Dichte der Planungsvorschläge und der Nachbarschaft zu sensiblen Wohnlagen begründet. Deshalb wurde das Neubaugebiet in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Heckenborn auf 270 Wohneinheiten beschränkt. Im Rahmen des Bieterverfahrens 2006 wurden zahlreiche Erschließungskonzepte vorgelegt. Als geeignetste Lösung wurde ein robustes und ökonomisches Erschließungskonzept ausgewählt, das ein hohes Maß an Flexibilität gegenüber unterschiedlichen Haustypologien einräumt und eine optimale Verzahnung von Innenstadt und Landschaft bietet. In der vorliegenden Variante dieser Lösung wurde das Plangebiet im Süden insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes und im Sinne des Flächensparens erheblich verkleinert.



fsp.stadtplanung

Fahle Stadtplaner Partnerschaft
Schwabentorring 12, 79098 Freiburg
Fon 0761/36875-0, www.fsp-stadtplanung.de