

Bad Soden am Taunus, 04.01.2010

STADT BAD SODEN AM TAUNUS

**BEBAUUNGSPLAN NR. 18 C "AM GLEISKOPF" (ZUGLEICH TEILÄNDERUNG DER
BEBAUUNGSPLÄNE NR. 18 A "AM BAHNHOF", NR. 18 B "AM BAHNHOF II" UND
NR. 25 A "KRONBERGER STRAÙE") IN DER FASSUNG DER 1. ÄNDERUNG**

Begründung zum Bebauungsplan
gem. § 9 Abs. 8 BauGB

**STADT BAD SODEN AM TAUNUS
BEBAUUNGSPLAN NR. 18 C "AM GLEISKOPF"****INHALT:**

| | |
|---|-----------|
| 1.0 Räumlicher Geltungsbereich | 3 |
| 2.0 Ziele und Zwecke der Planung | 4 |
| 3.0 Rechtsgrundlagen | 7 |
| 4.0 Historischer Überblick - Neue Saline Bad Soden am Taunus | 9 |
| 5.0 Gegenwärtiger Bestand und Nutzungen | 10 |
| 6.0 Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen | 11 |
| 7.0 Landschaftsplanerischer Fachbeitrag (Dr. H. Franz) | 19 |
| 8.0 Wasserwirtschaftliche Belange | 21 |
| 9.0 Altlasten | 22 |
| 10.0 Auswirkungen und Durchführung des Bebauungsplans | 23 |
| 11.0 Flächenbilanz | 24 |
| Anhang | 24 |

1.0 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt in der Stadt Bad Soden am Taunus und hat eine Größe von etwa 2,9 ha. Es wird begrenzt

im Norden: durch die Kronberger Straße

im Osten: durch die Salinenstraße

im Süden: durch die Sulzbacher Straße

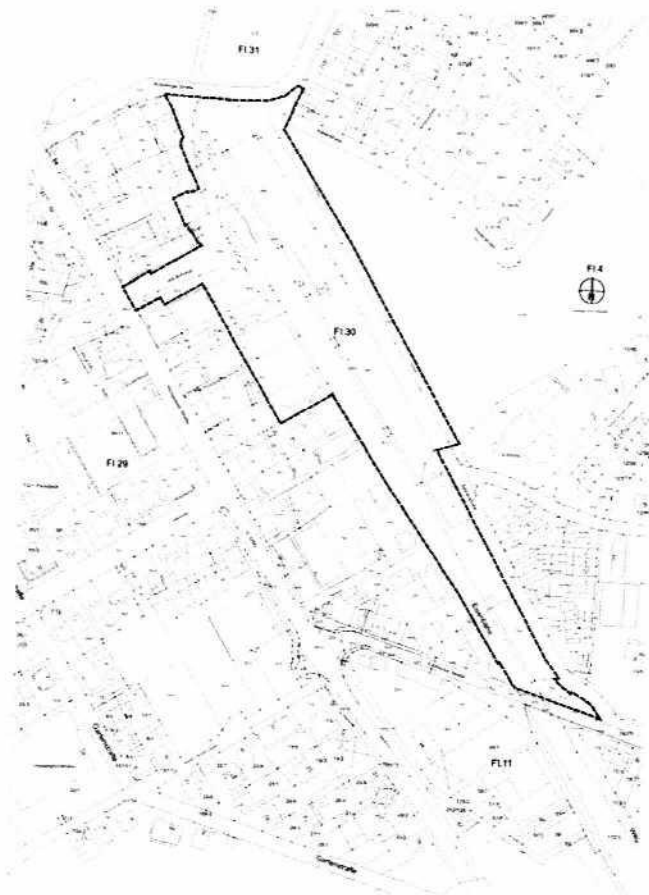
im Westen: durch die Westgrenze des Bahngeländes beziehungsweise des Parkhausareals und den Verkehrsflächen der Straße "Am Bahnhof" (s. Lageplan).

Folgende Flurstücke befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs:

in Flur 4: Flurstücke 10/1 (teilweise), 13/4, 14/3 (teilweise), 14/5 (teilweise), 15/2, 15/3,

in Flur 30: Flurstücke 1/6, 2/1, 26/7, 26/8, 26/9, 26/10, 26/11, 26/12,

in Flur 31: Flurstücke 1/8, 4/2, 5/2, 6/4, 9/5, 10/3 (teilweise), 13/1 (teilweise), 16/1 (teilweise), 78/6 (teilweise), 79/14 (teilweise), 79/11, 79/12, 79/13, 94/8, 94/9.



Lageplan des Geltungsbereichs

Mit dem Bebauungsplan Nr. 18 C "Am Gleiskopf" wird gleichzeitig jeweils eine geringe Teilfläche der Bebauungspläne Nr. 18 A "Am Bahnhof", Nr. 18 B "Am Bahnhof II" und Nr. 25 A "Kronberger Straße" (Teilabschnitt der Salinenstraße) geändert.

2.0 Ziele und Zwecke der Planung

2.1 Ermittlung des Umfangs des Plangebiets und Erweiterung der Aufgabenstellung

Vor der Aufstellung des Bebauungsplanentwurfs wurden in mehreren Planungsstufen eisenbahnplanerische Fragestellungen untersucht und mit den Planungsbeteiligten abgestimmt. Ziel dieser Planungsphase war es, den größtmöglichen Planungsspielraum für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Stadt im Bereich des Bahnhofs Bad Soden zu gewinnen, und zwar unter Berücksichtigung eines später zu realisierenden 15-Minuten-Taktes im S-Bahn-Verkehr der S3.

Die wichtigsten Ergebnisse dieser Planungsphase für das städtebauliche Entwicklungspotential der Innenstadt und gleichzeitig Grundlage der Bebauungsplanung sind:

- Die Flächenfreihaltung für ein 3. Gleis mit eigenem Bahnsteig ist eine eisenbahnplanerische Voraussetzung für die Einführung des 15-Min-Taktes im S-Bahn-Verkehr in Bad Soden am Taunus.
- Die für ein drittes Gleis benötigten Flächen können durch eine optimierte Gleis- und Bahnhofspannung so weit reduziert werden, dass eine Bebauung der Grundstücke an der Salinenstraße weiterhin möglich ist.
- Für die Entwicklung der Innenstadt und für die Bahnhofserschließung wesentlich wichtiger ist das Ergebnis der Gleisanlagenplanung, nach der sowohl das zukünftige 3. Gleis als auch das jetzt noch genutzte Gleis 82 gekürzt werden können, und zwar bis auf die Höhe des 1. Gleises (Gleis 81) etwa 15,0 m südlich des Empfangsgebäudes. Damit wird der Bahnhof Bad Soden auch von Osten von der Salinenstraße aus direkt zugänglich.
- Durch einen Gleisrückbau von Gleis 82 kann zwischen der Straße "Am Bahnhof" / Empfangsgebäude, Kronberger Straße und Salinenstraße eine zusammenhängende Fläche mit ca. 0,5 ha Größe frei gemacht werden, die für die Entwicklung der Innenstadt genutzt werden kann (s. Anhang 1).
- Ein vollständig verfügbares Gleiskopfgelände besitzt hervorragende Lage- und Standortbedingungen für zentrale Nutzungen, sowohl in städtischer Hinsicht (Lage am Alten und Neuen Kurpark, Stadtzentrum, Parkhaus, etc.) als auch in regionaler Hinsicht (S-Bahn, ÖPNV, Imagewert und Darstellungspotential).
- Die Fläche des Gleiskopfgeländes kann aufgrund der Eigentumsverhältnisse (Stadt Bad Soden am Taunus, DB Netz AG, DB Services Immobilien GmbH) nur in einem kooperativen und aufeinander abgestimmten Planungsprozess entwickelt werden.

Als Ergebnis dieser Planungsphase wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans "Am Gleiskopf" um derzeit noch gewidmete Eisenbahnflächen mit dem ehemaligen Empfangsgebäude und um Grundstücksflächen der Stadt Bad Soden (Grünflächen

und Verkehrsflächen) erweitert. Die Erweiterung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist Voraussetzung dafür, dass die planungsrechtlichen Grundlagen für eine umfassende städtebauliche Neuordnung der Erschließung, der Bebauung und der Gestaltung des gesamten Gleiskopfgeländes geschaffen werden können.

2.2 Städtebauliche Konzepte und Entwürfe für das Gleiskopfgelände

Alternative städtebauliche Untersuchungen zu Bauungs- und Nutzungskonzepten für den erweiterten Planungsbereich am Bahnhof Bad Soden erbrachten folgende Erkenntnisse und Ziele für die städtebauliche Entwicklung dieses Innenstadtbereichs:

- Eine Bebauung des Gleiskopfgeländes und an der Salinenstraße erweitert erstmalig die Cityfunktionen der Stadt über das Bahngelände hinaus nach Osten.
- Eine Bebauung des Gleiskopfgeländes bietet aufgrund der Lage und der hohen architektonischen Potentiale dieses Standorts die Chance, das öffentliche Erscheinungsbild der Stadt mit zu prägen. Die städtebaulichen und architektonischen Ansprüche an eine Bebauung sollten deshalb hier hoch angesetzt werden.
- Eine Bebauung des Gleiskopfgeländes verknüpft sowohl die beiden Kurparks miteinander als auch die Bebauung von Stadtkern und Wohngebiet stärker miteinander als bisher.
- Eine Bebauung an der Salinenstraße gibt der Stadtkernbebauung an der Königsteiner Straße eine neue "Stadtfassade" nach Osten und stärkt damit auch die Ränder und die städtebauliche Bedeutung des Neuen Kurparks.
- Eine unansehnliche "Rückseite" des Bahngeländes wird städtebaulich-gestalterisch aufgewertet.
- Neben einer Neubebauung auf dem Gleiskopfgelände sind im Plangebiet verschiedenartige Freiflächen und Plätze vorgesehen, die so zu gestalten sind, dass sie ein Höchstmaß an Aufenthaltsqualität, aber auch an vielfältigen fußläufigen Wegeverbindungen bieten.

Auf dieser Basis wurden für einen erweiterten Geltungsbereich des Bebauungsplans zwei städtebauliche Entwürfe erarbeitet, die sich vor allem hinsichtlich der stadträumlichen Konzeption und der städtebaulichen Bezüge unterscheiden. Der städtebauliche Entwurf 5.2 (s. Anhang 2) wurde als Grundlage für die weitere Planung gewählt und die vorgeschlagene Bebauung in die planungsrechtlichen Kategorien eines Bebauungsplans überführt.

Mit diesem Bebauungsplanentwurf wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt, ohne dass dadurch wesentliche Änderungen der Planung erforderlich wurden.

Nach Gesprächen zur Vermarktung der Bauflächen im Plangebiet wurde der Bebauungsplan im Hinblick auf eine verbesserte Teilbarkeit von Grundstücken, Erschließung und Gebäudeanordnung optimiert.

2.3 Freiflächenplanung für Verkehrsflächen, Plätze und Grünflächen

Eine neue Freiflächengestaltung innerhalb des Plangebiets, aber auch für das gesamte Bahnhofsumfeld ist die Bedingung dafür, dass die Standortqualitäten des Gleiskopfgeländes überhaupt zur Geltung kommen und entsprechend vermarktbar werden. Die Freiflächen- und Umfeldgestaltung des Gleiskopfgeländes mit neu definierten Wegen, Plätzen und Straßen ist mitentscheidend für den Wert der neu zu bildenden Grundstücke.

Städtebaulich ist eine vollständige Neugestaltung des veraltet wirkenden Bahnhofsumfeldes und Gleiskopfbereichs dringend erforderlich. Im Zuge der baulichen Entwicklung des Gleiskopfgeländes bietet sich hier die Chance, auch in Zusammenarbeit mit privaten Investoren, das gesamte Bahnhofsumfeld nach einem einheitlichen Gesamtkonzept aufzuwerten. In ein solches freiflächenplanerisches Gesamtkonzept sind die verkehrlichen Belange (Busbahnhof, Parkhaus, Knotenpunktgestaltung u.a.m.) sowie die landschaftsplanerischen Belange (Alter und Neuer Kurpark, Straßen- und Platzbegrünung u.a.m.) zu integrieren.

Für die Stadt Bad Soden besteht in einer Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes die Chance, ihr Innenstadtimage, aber auch ihr gesamtstädtisches Image durch eine offene, großzügige und "moderne" Atmosphäre einer Innenstadterweiterung im Bereich des Gleiskopfes neu zu definieren. Dies ist eine zentrale Zukunftsaufgabe einer umfassend begriffenen Stadtplanung in diesem Teil der Stadt Bad Soden am Taunus.

2.4 Städtebauliches Konzept

Entsprechend dem städtebaulichen Entwurf und der stadträumlichen Lage soll im Norden des Plangebiets eine höhere und dichtere Bebauung entstehen, wohingegen nach Süden hin die Bebauungshöhe und -dichte reduziert und gebietsmäßig differenziert wird.

Im nördlichen Teil, am Gleiskopf, sind die Anforderungen aus bestehender und geplanter Nutzung, die auf den bisher zu Bahnzwecken genutzten Flächen verwirklicht werden sollen, am vielfältigsten. Folgende Zielsetzungen sollen durch den Bebauungsplan dort erreicht werden:

- Gestalterische Aufwertung des Bereichs als Stadteingang
- Erweiterung der Cityfunktionen mit stadtkernrelevanten Nutzungen und Einrichtungen
- Nutzungsintensivierung im nördlichen Bereich des Plangebiets
- Fußläufige und optische Verknüpfung der Kurparks untereinander und mit der Innenstadt
- Berücksichtigung der vielfältigen Verkehrsbeziehungen um die Bahnhöfe (Bahn, Bus), damit die Funktionsfähigkeit dieses Gebiets als Bestandteil der Innenstadt der Stadt Bad Soden gewährleistet ist

Ziel ist es, einerseits einen städtebaulichen Endpunkt zu schaffen, andererseits die bestehenden Strukturen zu stärken und weiterzubauen. Durch die folgenden städtebaulichen Elemente soll dies gewährleistet werden:

- Punktuelle Verdichtung der Bebauung im Norden, um die stadtkernrelevanten Nutzungen (vor allem Einzelhandel und Arbeiten) aufnehmen zu können
- Klare Ausformulierung des Gebäudes im Bereich MK 1 als starkes bauliches Einzelvolumen (Kopfgebäude)
- Bildung eines städtebaulichen Ensembles mit einer durch die Raumkanten Kopfgebäude, Gebäude im Bereich MK 2 und bestehendes Bahnhofsgebäude klar gefassten Piazza
- Übernahme der Maßstäblichkeit des Bahnhofsgebäudes im Übergang zur südlich gelegenen weniger hohen Bebauung
- Schaffung von hochwertigen Wegebeziehungen zwischen Bahnhof/Busbahnhof/Parkhaus, Altem und Neuem Kurpark, der südlich anschließenden Bebauung und der Innenstadt

Im mittleren Teil der Salinenstraße soll eine in Bad Soden typische, auf die besondere Lage in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen zugeschnittene Stadthausbebauung angeboten werden.

Im südlichen Teil soll sich die Bebauung der Salinenstraße vor allem an die Nachbarbebauung anpassen.

Im gesamten Planungsgebiet soll durch klare, eindeutige Raumkanten und gut lesbare, attraktive Wegebeziehungen das heterogene Umfeld städtebaulich strukturiert werden.

3.0 Rechtsgrundlagen

3.1 Allgemein

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Sept. 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. Dez. 2006 (BGBl. I S. 3316).
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 133).
- Hessische Bauordnung (HBO) in der Fassung vom 18. Juni 2002 (GVBl. S. 274) zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Sept. 2005 (GVBl. S. 662).

3.2 Flächennutzungsplan

Der derzeit gültige Flächennutzungsplan stellt die Flächen unmittelbar nördlich und östlich des Gleiskopfes als "Sondergebiet Kur" dar. Das Bahngelände selbst ist als "Bahnanlagen", die Bereiche im südöstlichen Plangebiet sind als "gemischte Bauflächen" dargestellt.

Der Bebauungsplanentwurf weicht in Teilen von diesen Darstellungen ab; in Abstimmung mit dem Träger der Flächennutzungsplanung "Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main" sind diese Abweichungen als geringfügig anzusehen und sollen im Rahmen der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans übernommen werden. Der Bebauungsplan ist damit als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt anzusehen.

Die Inhalte der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 18 C betreffen die Darstellungen des Flächennutzungsplans nicht.

3.3 Planungsverfahren

Ein erster Aufstellungsbeschluss für Teile des jetzigen Plangebiets wurde bereits 1996 gefasst. Das Beteiligungsverfahren für Öffentlichkeit und Behörden für den Bebauungsplan Nr. 18 C "Am Gleiskopf" wurde 2002 auf Grundlage des Baugesetzbuches 1997 mit letztmaliger Änderung vom 15.12.2001 begonnen. Dementsprechend wurden die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 (1) BauGB und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB durchgeführt.

Nachdem sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen (Erweiterung des Geltungsbereichs) und die städtebauliche Aufgabenstellung wesentlich geändert hatten, wurde ein neuer Bebauungsplanentwurf entwickelt. Durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung sollte das Verfahren für diesen Bebauungsplanentwurf auf Grundlage des BauGB 2004 mit letztmaliger Änderung vom 21.12.2006 weiter geführt werden. Auf dieser Rechtsgrundlage konnte für den Bebauungsplanentwurf als "Bebauungsplan der Innenentwicklung" gem. § 13a BauGB das so genannte beschleunigte Verfahren angewendet werden, das vor allem Vorteile bei den umweltrechtlichen Aspekten des Planungsverfahrens und bei der Verfahrensdurchführung bietet.

Nach Durchführung einer Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB wurde nach der erfolgten Optimierung des Bebauungsplanentwurfs eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 a Abs. 3 BauGB sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Mit Bekanntmachung vom 10. Dezember 2008 trat der Bebauungsplan Nr. 18 C „Am Gleiskopf“ in Kraft.

Eine Änderung des Bebauungsplans Nr. 18 C „Am Gleiskopf“ wurde mit Bekanntmachung vom 15.07.2009 in Kraft gesetzt.

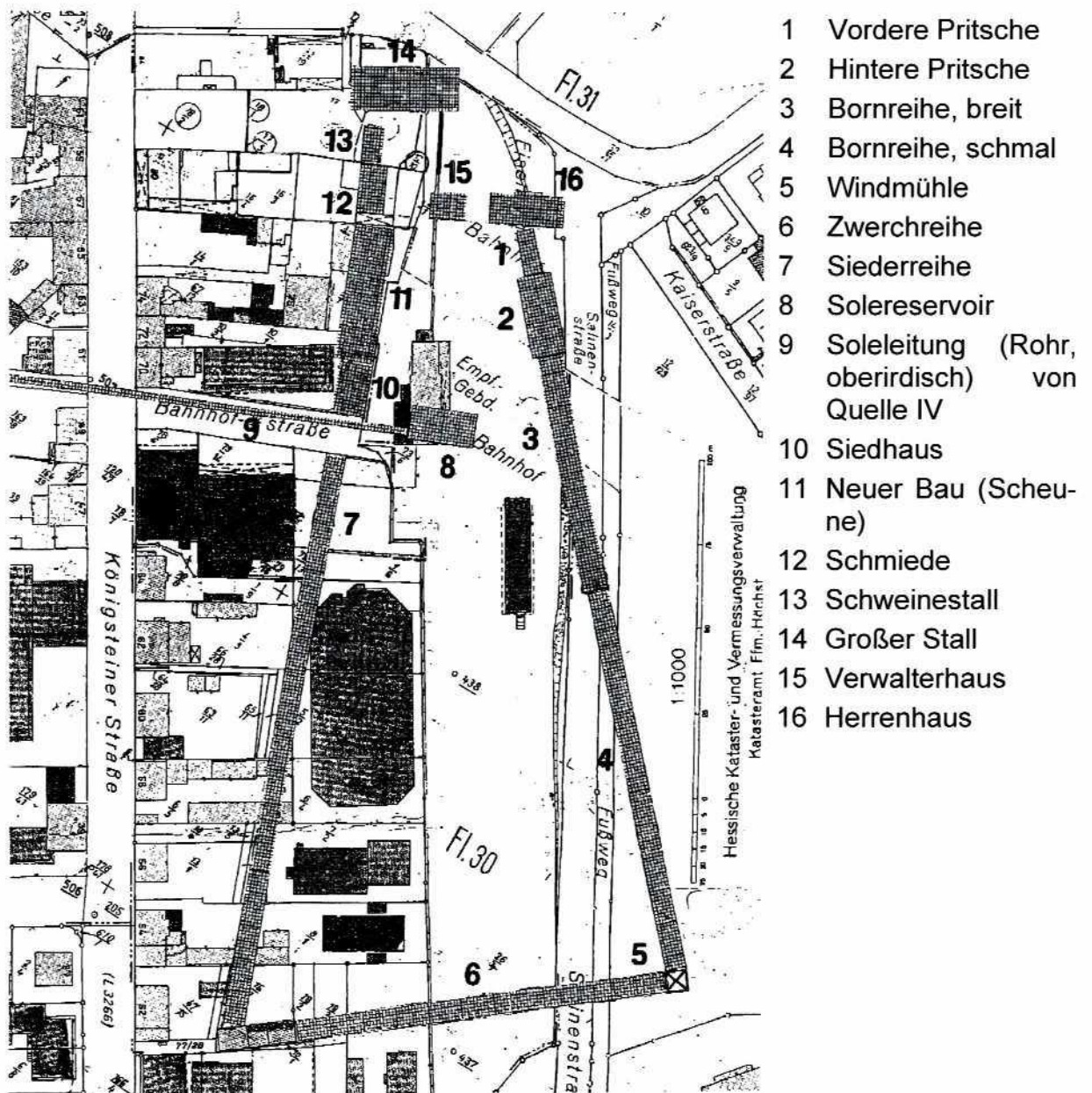
Als Planungsverfahren für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 18 C wurde das vereinfachte Verfahren gemäß § 13 BauGB gewählt. Die Anwendungsvoraussetzungen des § 13 BauGB lagen vor, da die Grundzüge der Planung nicht berührt wurden sowie weder Vorhaben mit einer Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorbereitet wurden, noch Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestanden.

Im vereinfachten Verfahren wird von der Erarbeitung einer Umweltprüfung und eines Umweltberichtes und den dazugehörenden Angaben und Verfahrensschritten abgesehen. Ebenfalls abgesehen wird von einer frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB. Die betroffene Öffentlichkeit und die berühr-

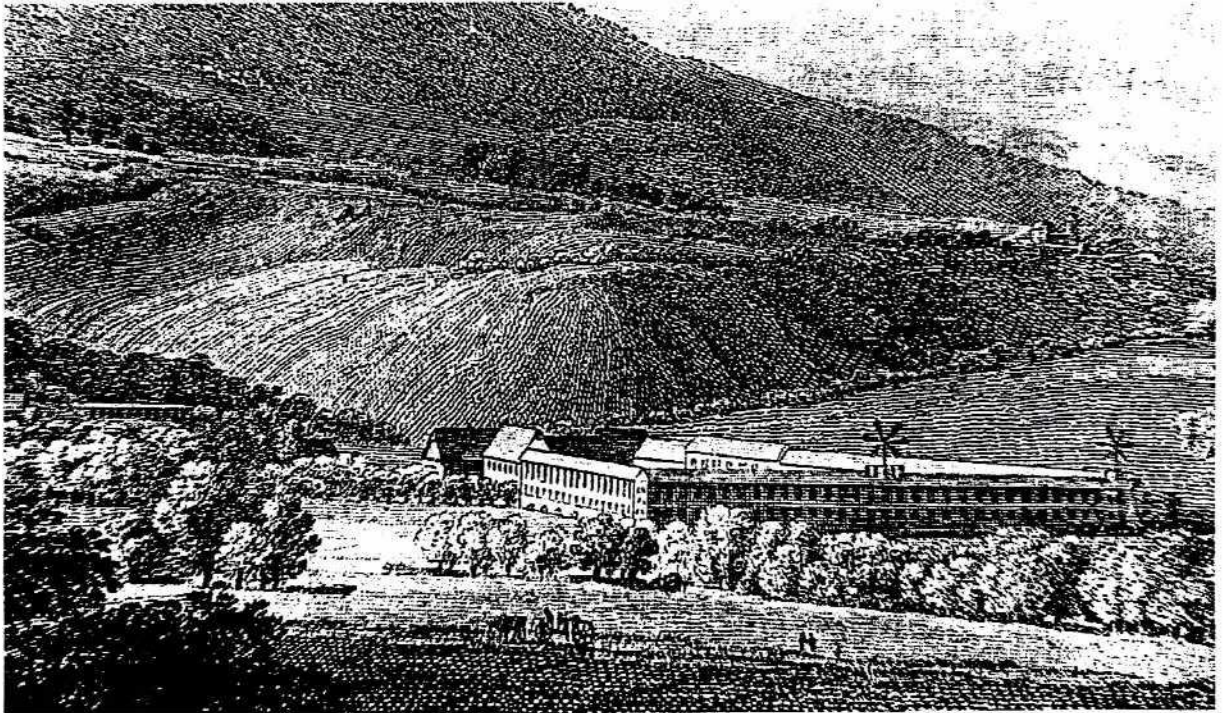
ten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 13 Abs. 2 BauGB beteiligt.

4.0 Historischer Überblick - Neue Saline Bad Soden am Taunus

Salinengewinnungsversuche ab 1450, nicht wirtschaftlich, weil nur 1 - 1,2% Solegehalt (Halle 25%, Schwäbisch Hall 7%). 1605 Bau des alten Salzwerks (im jetzigen Alten Kurpark). In der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts Bau der neuen Saline durch David Malapert. 1812 wurde die Salzgewinnung aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt.



ehemalige Lage der neuen Saline - ohne Maßstab



Ansicht der neuen Saline, Ausschnitt aus einem Kupferstich von 1818

5.0 Gegenwärtiger Bestand und Nutzungen

Das Plangebiet lässt sich in Bezug auf seine derzeitige Nutzung in mehrere Bereiche unterscheiden. Der nördliche Bereich ist geprägt durch die Bahnhofsanlagen bzw. ehemalige Bahnanlagen und Grün- und Verkehrsflächen der Stadt Bad Soden. Auf der westlichen Seite des Plangebiets befinden sich das Empfangsgebäude, der Busbahnhof und das Parkhaus. Die östlich der Gleise gelegenen Flächen, an die Salinenstraße angrenzend, werden für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt und sind bereits förmlich entwidmet.

Im Vergleich zu den Bahnanlagen steigt das Höhengniveau der Salinenstraße etwa ab der Einmündung der Freiherr-von-Stein-Straße an; der maximale Höhenunterschied beträgt am Gleiskopfe im Norden des Plangebiets etwa zwei Meter.

Im südlichen Bereich des Plangebiets befinden sich neben den Gleisanlagen ein zweieinhalb-geschossiges Bürogebäude, eine kleinere Grünanlage sowie mehrere Stellplatzanlagen, von denen eine als Parkplatz der Stadt Bad Soden genutzt wird.

Das Plangebiet liegt zwischen den südwestlich angrenzenden Zentrumsbereichen der Stadt Bad Soden und den beiden nördlich und östlich angrenzenden Kurparks. Die Verknüpfung des Plangebiets mit dem Zentrum über den westlich an das Bahnhofsgebäude angrenzenden Bahnhofsvorplatz und das Gleiskopfgebiet ist städtebaulich und funktional äußerst unbefriedigend. Die funktionale und gestalterische Verknüpfung mit den beiden angrenzenden Kurparks ist ebenfalls nicht gelöst. Wegen bestehender Niveauunterschiede zwischen Bahngelände und Umgebung und wegen fehlender attraktiver Randnutzungen kann der begrünte Platzbereich südlich der Kronberger Straße (Gleiskopf) sein volles städtebauliches Potenzial gegenwärtig nicht ent-

fallen. Ferner gibt es bisher nur ungenügende Verbindungen des Neuen Kurparks mit dem Alten Kurpark sowie an das Stadtzentrum.

Für die Stadt Bad Soden bietet sich deshalb im nördlichen Teil des Plangebiets an, an einem zentralen Punkt der Stadt eine Neubebauung als städtebauliches Merkzeichen und eine Platzfläche als "Gelenk" und Verbindungsachse zwischen den beiden Kurparks, den Bahnhöfen, der City und den Wohngebieten zu etablieren.

6.0 Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sollen eine der Lage angemessene Nutzung und Verdichtung dieses Bereichs der Stadt ermöglichen. Gleichzeitig sollen die planerischen Festsetzungen die rechtliche Grundlage dafür schaffen, nicht nur die in der Analyse ermittelten funktionalen und städtebaulichen Mängel zu beheben, sondern auch neue städtische Funktionen anzubieten.

6.1 Art der baulichen Nutzung

In den Kerngebieten sollen in erster Linie Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude für Dienstleistungen, Gastronomie und Handel realisiert werden können. Aber auch Betriebe, welche die Dienstleistung im kulturellen, gesundheitlichen und sozialem Sektor anbieten, sind an diesem Standort ebenfalls gut angesiedelt. Eine Wohnnutzung ist hier stark eingeschränkt.

In den Mischgebieten sind neben zulässigen gewerblichen Nutzungen auch Wohngebäude zulässig.

Der Ausschluss der in den Kern- und Mischgebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzung und einzelner allgemein zulässiger Nutzungen erfolgt, da diese dem angestrebten städtischen Charakter und der zentralen Lage des Gebietes nicht entsprechen würden.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Bebauungsplan in erster Linie bestimmt durch die Grundflächenzahl und die Höhe der baulichen Anlagen (Wand- und Gebäudehöhen). Hinzu kommen Baugrenzen zur Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen.

Im nördlichen Teil wird das Maß der baulichen Nutzung zur Schaffung eines stimmigen städtebaulichen Ensembles in ausreichendem Maße durch eng gefasste Baugrenzen sowie Wand- und Gebäudehöhen definiert. Die GRZ wird mit 1,0 festgesetzt, auch, um Unterbauungen durch Tiefgaragen zu ermöglichen.

Im südlichen Teil wird die GRZ zur Schaffung einer verdichteten, der Lage am Gleiskörper angepassten Stadthausbebauung auf 0,6 festgesetzt. Baufenster mit Breiten zwischen ca. 21 m und 36 m gewährleisten bei gleichzeitig festgesetzter offener Bauweise Blickbeziehungen zwischen den Hausgruppen hindurch.

In allen Bereichen werden nicht nur Höchst-, sondern auch Mindestwandhöhen festgesetzt, um zu verhindern, dass durch eine zu niedrige Bebauung die städtebaulichen Zielsetzungen nicht erreicht werden.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird im Bebauungsplan weder dargestellt noch festgesetzt.

Eine vollständige Ausnutzung der Bestimmungen zum Maß der baulichen Nutzung im Bereich MK 1 würde zu einer nicht unerheblichen Überschreitung der in § 17 Abs. 1 BauNVO für Kerngebiete festgesetzten GFZ-Obergrenze von 3,0 führen. Geht man davon aus, dass die gesamte Fläche des Gebiets MK 1 als von Verkehrsflächen umschlossenes Grundstück des Investors das Baugrundstück darstellt, ergibt sich bei voller Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans derzeit eine fiktive GFZ von ca. 3,3. Käme es zu einer Reduzierung der Größe des Baugrundstücks, könnte die GFZ noch erheblich höher ausfallen.

Die Stadt hat sich nach sorgfältiger Abwägung entschieden, gem. § 17 Abs. 2 BauNVO eine solche Überschreitung zuzulassen und von Festsetzungen zur Verhinderung der Überschreitung der GFZ abzusehen.

Besondere städtebauliche Gründe erfordern die vorgenannte Überschreitung. Diese städtebaulichen Gründe ergeben sich aus dem unter Punkt 2.4 erläuterten städtebaulichen Konzept. Entsprechend diesem Konzept soll im Norden des Bebauungsplanbereichs eine höhere Bebauung entstehen, wohingegen nach Süden hin die Bebauungshöhe reduziert werden soll. Durch Festsetzungen von zulässigen Minimal- und Maximalwandhöhen im Plangebiet wird eine Höhenstaffelung der Gebäude erzielt, die die Bebauung am Gleiskopf als städtebaulichen Endpunkt und städtebauliche Dominante des Plangebiets und der Umgebung definiert. Das Kopfgebäude soll einen markanten Punkt am Eingang zur Innenstadt von Bad Soden bilden. Die Umsetzung der vielfältigen verkehrlichen Ansprüche des zukünftigen Fußgängerverkehrs hatte bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes die Folge, diese Nutzungen und Verkehrsbeziehungen über eine Folge von öffentlichen Plätzen und Freiflächen zu sichern. Diese städtebaulich komplexen Anforderungen (auf der einen Seite nach Platz- und Freiflächen, vor allem für Aufenthalts- und Verkehrsfunktionen, auf der anderen Seite nach einer Bebauung und Nutzungsintensivierung, die der Zentralität des Gebiets entspricht) konnten nur so aufgelöst werden, dass der Freiflächenanteil im Plangebiet für eine Innenstadtlage hoch festgesetzt und gleichzeitig die Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksflächen für eine Neubebauung in MK 1 erhöht wurde. Die Festsetzung eines relativ kleinen Baugebiets MK 1 mit einem nur relativ geringen Anteil von nicht überbaubarer Grundstücksfläche ist der städtebaulichen Steuerungsabsicht zur Bestimmung des Gebäudestandorts und den hohen Freiflächenansprüchen in unmittelbarer Umgebung der geplanten Bebauung geschuldet. Hieraus ergibt sich insgesamt eine besondere städtebauliche Situation, die die Überschreitung der Obergrenze des § 17 (1) BauNVO im Kerngebiet MK 1 erfordert.

Durch die nachfolgenden Umstände bzw. Maßnahmen ist im Wege des Ausgleichs sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sonstige öffentliche Belange entgegenstehen.

Innerhalb der eng gezogenen Baugrenzen sind die Gebäude in ihrer Anordnung so fixiert, dass auch bei voller Ausnutzung der Volumina ein attraktiver und dem Stadtkern angemessener Freiraum entstehen kann. Die hohen Freiraumanteile, die die fußläufigen Wegebeziehungen zwischen den beiden Parkanlagen Alter und Neuer Kurpark, dem Bahnhofsareal und der Innenstadt ermöglichen, werden durch die Ausweisung von Fußgängerbereichen und Platzflächen (Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung) sowie Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit gesichert. Die beiden in unmittelbarer Nachbarschaft befindlichen Parkanlagen des alten und neuen Kurparks tragen in ganz erheblichem Umfang zu dem vorstehend genannten Ausgleich bei. Hierdurch werden auch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden bzw. ausgeglichen. Aufgrund der freien Lage und der reduzierten Gesamtgröße des Kerngebiets MK 1 sind die Belichtungs-, Belüftungs- und Besonnungsverhältnisse, z.B. für ein Büro- und Geschäftsgebäude, hervorragend. Zum Schutz vor Verkehrslärm von Bahn und Straße sind Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, mit denen die Einhaltung der einschlägigen Richtwerte gewährleistet wird. Gleichzeitig ist eine Beeinträchtigung der Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse der bestehenden Nachbarbebauung nur in geringem Umfang gegeben. Insbesondere durch die städtebauliche Konzeption, die im Gleiskopfgelände nur eine punktuelle Bebauung vorsieht und z.B. auf eine neue Blockrandbebauung mit einer Straßenrandbebauung gegenüber den Gebäuden Am Bahnhof 3-7 verzichtet, wurden mögliche nachbarliche Beeinträchtigungen reduziert. Aufgrund der Lage der geplanten Neubebauung im Nordosten der bestehenden Bebauung tritt eine direkte Verschattung der Bestandsbebauung nahezu nicht auf. Eine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Kerngebiet MK 1 ist nicht gegeben. Hinsichtlich der Erweiterungen der Cityfunktionen in den nördlichen Teil des Plangebiets hinein, für die der Bebauungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen schafft, werden die Geschäftsstandorte in der bestehenden Bebauung durch eine Steigerung der Fußgängerfrequenz und die vorgesehene Platz- und Freiflächengestaltung aufgewertet. Die Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs, und zwar des ÖPNV, des motorisierten Individualverkehrs wie auch des Fuß- und Radverkehrs sind ein zentraler Gegenstand des Bebauungsplans. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass gerade das Gebiet MK 1 durch seine Nähe zum Bahnhof über eine sehr gute Verkehrsanbindung und eine leistungsfähige Verkehrsbedienung verfügt. Die gesamte Breite aller verkehrlichen Nutzungen im Plangebiet erfährt durch den Bebauungsplan nicht nur eine Berücksichtigung, sondern umfangreiche Verbesserungen und Aufwertungen. Dies gilt insbesondere, wie oben ausgeführt, für alle Funktionen des Fußgängerverkehrs. Soweit die geplanten Nutzungen in den Kern- und Mischgebieten des Plangebiets motorisierten Verkehr erzeugen oder bedingen, kann dieser über im Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsflächen abgewickelt werden. Für den ruhenden Verkehr sind ausreichende Möglichkeiten für die Errichtung von Tiefgaragen und sonstigen Parkmöglichkeiten im Bebauungsplan vorgesehen.

Bei vollständiger Ausnutzung der Bestimmungen zum Maß der baulichen Nutzung im Bereich MI 1 ergibt sich derzeit eine fiktive GFZ von ca. 1,8, was zu einer Überschreitung der in § 17 (1) BauNVO für Mischgebiete genannten GFZ-Obergrenze von 1,2 führen würde.

Die Stadt hat sich nach sorgfältiger Abwägung entschieden, gem. § 17 Abs. 2 BauNVO auch hinsichtlich des Gebiets MI 1 eine Überschreitung der GFZ-Obergrenze zu-

zulassen und von Festsetzungen zur Verhinderung der Überschreitung der GFZ abzusehen.

Besondere städtebauliche Gründe erfordern die vorgenannte Überschreitung. Städtebauliches Ziel in jenem Bereich ist eine 3-4 geschossige Stadthausbebauung, die den Innenstadtbereich mit den hier geltenden Höhen und Bebauungsmerkmalen vom neuen Kurpark und den eher locker bebauten Neubaugebieten städtebaulich deutlich abgrenzt. Hierzu ist eine mindestens 3-4 geschossige, zeilenartige Bebauung erforderlich. Die Grundstückstiefe der Grundstücke zwischen Bahngelände und Salinenstraße ist durch die örtlichen Gegebenheiten faktisch begrenzt. Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze wird bedingt durch die – aufgrund der Lage des MI 1 an den Gleisanlagen und an der Salinenstraße - fehlende Möglichkeit, ausreichend große, nicht bebaubare Grundstücksflächen in das Baugebiet einbeziehen zu können.

Auch diese GFZ-Überschreitung wird durch die freie Lage des Baugebiets innerhalb des Stadtgrundrisses ausgeglichen. Hierdurch werden auch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden bzw. ausgeglichen. Der unmittelbar nordöstlich gelegene neue Kurpark bietet umfangreiche Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten. Die Nordost-/Südwest-Orientierung der Neubebauung im Gebiet MI 1 bietet sehr gute Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeiten. Festsetzungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan sichern gute Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Von einer Überschreitung der GFZ-Obergrenze sind nachbarliche Belange nicht direkt betroffen, da – mit Ausnahme eines Geschäftshauses – keine Baugrundstücke an das Mischgebiet MI 1 angrenzen. Hinsichtlich der Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs gelten die obigen Ausführungen zum Gebiets MK 1. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sonstige öffentliche Belange entgegenstehen.

Die Änderungen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 18 C betreffen im Wesentlichen planungsrechtliche Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung.

Bei Gebäuden im Mischgebiet MI 1 soll anstelle der bisher zulässigen Dachterrasse mit dem dazugehörenden Treppenzugang ein zusätzliches Staffelgeschoss zugelassen werden. Dazu wird die bisher maximal zulässige Gebäudehöhe von 12,60 auf 13,00 m erhöht.

Um die optische Wirkung der Gebäudehöhe in unmittelbarer Nähe der geplanten Gebäude städtebaulich verträglich und mit ähnlicher "Wirkung der Höhe" wie bisher zu gestalten, ist festgesetzt, dass die Staffelgeschosse um 2,80 m bzw. 2,00 m gegenüber der Gebäudeflucht der Hauptfassaden zurückspringen müssen.

Die Erhöhung der zulässigen Gebäudehöhe im Mischgebiet MI 1 hat vor allem stadträumliche Auswirkungen. Aus weiterer Entfernung betrachtet wirkt die jetzt zulässige Bebauung an der Salinenstraße als 4^{1/2} - geschossige Bebauung, von der Bahnhoferseite aus betrachtet, wird die zulässige Bebauung als 4 - geschossige Bebauung auf einem Geländesockel, der zum Bahngelände hin durch eine maximal 2,00 m hohe Stützmauer mit zusätzlicher Brüstung abgefangen werden muss, wahrgenommen.

Dieser Sockel entsteht durch die Hochlage des Erdgeschosses der geplanten Neubebauung gegenüber der Salinenstraße sowie durch den natürlichen Höhenunterschied zwischen Salinenstraße und Bahngelände, der im Norden des Plangebiets am größten ist und etwa bis zur Einmündung der Jahnstraße auf Null ausläuft.

Die stadträumliche Wirkung der jetzt zulässigen Neubebauung kann als städtebaulich vertretbar betrachtet werden. Hinsichtlich der Wirkung der Neubebauung sind aller-

dings auch die Gestaltung von Stützmauern, Freianlagen etc. hier von besonderer Bedeutung.

Im Mischgebiet MI 2 wurde eine überbaubare Grundstücksfläche durch Verschiebung der Baugrenze um 1,00 m auf 9,00 m verbreitert. Dadurch wird eine höhere Flexibilität bei einer Neubebauung ermöglicht.

6.3 Bauweise / Tiefe der Abstandsflächen

Die Festsetzung einer offenen Bauweise innerhalb des Plangebiets führt zu einer gegliederten und rhythmisierten Bebauung. Das nach Baunutzungsverordnung (§ 22 (2) Satz 2 Baunutzungsverordnung) max. zulässige Längenmaß von 50 m für Gebäude oder Gebäudegruppen wurde durch die Festsetzung von deutlich kürzeren überbaubaren Grundstücksflächen bewusst unterschritten, um die Größe und Maßstäblichkeit einer Neubebauung an die örtlichen Verhältnisse anzupassen.

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 18 C „Am Gleiskopf“ wurde in zwei Baugebieten, MK 1 und MI 1, das Maß der Tiefe der Abstandsflächen im Vergleich zum Bauordnungsrecht aus städtebaulichen Gründen unter Beachtung u.a. der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung reduziert. Die Festsetzungen beruhen auf § 9 (1) Nr. 2a BauGB und § 6 (11) HBO.

Da wegen der im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 18 C festgesetzten höheren Gebäudewände auch die seitlichen Abstandsflächen betroffen sein können, wurde im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 18 C gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 a BauGB im Mischgebiet MI 1 mit 3,50 m ein abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen festgesetzt.

Im Mischgebiet MI 1 ist eine Bebauung mit Stadthäusern zulässig, die aufgrund der Lage und Ausrichtung des Baugebiets eine optimale Besonnung, Belichtung und Belüftung erhalten. Die Reduktion der Tiefe der Abstandsflächen wirkt sich hier nur auf die seitlichen Gebäudeabstände aus, während sie auf die zur Bahn und Salinenstraße orientierten Gebäudeseiten, die für Belichtung, Belüftung, Erschließung und Außenbeziehung der zulässigen Gebäude qualitätsbestimmend sind, keine Wirkung entfaltet. Das Maß der Tiefe für die seitlichen Abstandsflächen ist deshalb so gewählt, dass eine ausreichende städtebauliche Gliederung einer Neubebauung gewährleistet ist. Da sich die Reduktion der Tiefe der Abstandsflächen nur auf die seitlichen Gebäudeabstände auswirkt, führt sie auch nicht zu einer Beeinträchtigung der bestehenden Nachbarbebauung.

Im Kerngebiet MK 1 wurden die Abstandsflächen gegenüber dem Landesrecht (0,4 H gem. § 6 (5) S. 1 Nr.1 HBO) reduziert, um eine Stellung des „Kopfgebäudes“ als städtebauliche Dominante im nördlichen Teil des Plangebiets zu ermöglichen, die das „Kopfgebäude“ zum Endpunkt der bestehenden und geplanten Bebauung auf dem ehemaligen Gleisgelände und entlang der Straße „Am Bahnhof“ macht und eine möglichst geschlossene Platzraumbildung für die innen liegende „Piazza“ zwischen ehemaligem Empfangsgebäude, der Bebauung im Plangebiet MK 2 und dem „Kopfgebäude“ ermöglicht. Die entstehenden Abstände sind in dieser Innenstadtlage für Bad Soden typisch (Königsteiner Straße, Am Bahnhof).

Eine gewisse Beeinträchtigung der Nachbarbebauung ist durch die für das Gebiet MK 1 geplante Bebauung der gegenüberliegenden Straßenseite der Straße „Am Bahnhof“ vorhanden, wird aber bereits in der städtebaulichen Konzeption dahingehend reduziert, dass ein städtebauliches Einzelvolumen anstatt einer weiteren geschlossenen Blockrandbebauung gewählt wurde. Damit sind Ausblicke, aber auch eine angemessene Belichtung und Belüftung weiterhin möglich.

Aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans 18b „Bahnhof II“ (Baulinien entlang der Fassaden) ist nicht zu erwarten, dass die optisch zum Straßenraum gehörenden Grundstücksflächen vor den Gebäuden Am Bahnhof 5 und 7 bebaut werden. Nicht zuletzt durch eine Begrenzung der überbaubaren Flächen und durch Höhenfestsetzungen (Wand- und Gebäudehöhe) im MK1 wird, selbst wenn das bauordnungsrechtliche Maß von 0,4 angesetzt würde, eine Überlagerung von Abstandsflächen mit der gegenüberliegenden Bebauung weitgehend ausgeschlossen.

Insbesondere die Straße „Am Bahnhof“, als Verbindung zwischen Bahnhof und altem Kurpark wird gegenüber dem Bestand qualitativ aufgewertet. Dies betrifft nicht nur die Freiräume, sondern durch die zu erwartende Erhöhung der Fußgängerfrequenzen auch ihre Eignung für Einzelhandel und Dienstleistungen.

6.4 Überbaubare Grundstücksflächen: Baugrenzen und Baulinien

Die im Planteil eingetragenen Baugrenzen lassen die für das Plangebiet gewünschte Bebauung zu. Auf die Festsetzung von Baulinien wurde verzichtet, da hierfür kein städtebaulicher Bedarf besteht, insofern als die architektonischen Gebäudeplanungen den durch die Baugrenzen definierten Rahmen weitestgehend in Anspruch nehmen können und sollen.

Die enge Grenzziehung der festgesetzten Baugrenzen unterstützt die Planungsabsicht, durch imagesteigernde Architektur und Platzgestaltung räumlich-optische Qualitäten zu erzielen. Die Blickbezüge bestehender und zukünftiger Bebauung sollen die Identität der bestehenden Bebauung mit der Bebauung dieses Plangebietes stärken. Diese Raumbezüge können allerdings in den Kerngebieten und im Mischgebiet MI 1 nur gewahrt werden, wenn Grundstücke von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen weitgehend freigehalten werden und eine einheitliche Freiflächengestaltung verfolgt wird.

6.5 Erschließung, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, Einfahrtbereiche

Die Versorgung des Plangebiets mit Wasser, Gas und elektrischem Strom ist grundsätzlich gesichert.

Die Fahrerschließung der Baugebiete mit Ausnahme des Kerngebiets MK 1 erfolgt von der Salinenstraße aus. Die erforderlichen Parkierungsmöglichkeiten dürfen in Form von Stellplätzen im Untergeschoss einer Bebauung und in Tiefgaragen, im Mischgebiet MI 2 auch in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen geschaffen werden. Ergänzt werden diese Möglichkeiten durch Parkierungsflächen im öffentlichen Straßenraum an der Salinenstraße (Park- und Ride-Anlage).

Im Plangebiet sind unterschiedliche Platzbereiche verschiedener Qualitäten vorgesehen: Auf Teilen der Freiflächen nördlich des Kerngebiets MK 1 ist eine öffentliche

Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung "Platzfläche" festgesetzt; südwestlich des Empfangsgebäudes ist eine Fläche für den Busbahnhof, zwischen Empfangsgebäude und Neubebauung an der Salinenstraße eine kleinmaßstäbliche "Piazza" festgesetzt.

Die fußläufige Verbindung vom Bahnhofsvorplatz (Busbahnhof) und von der Straße "Am Bahnhof" vor den Gebäuden Nr. 1 bis Nr. 7 zur Salinenstraße ist über zwei Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" festgesetzt.

Gehrechte, bzw. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit in den Kerngebieten ermöglichen zusätzliche fußläufige Erschließungen und Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung.

In Höhe Südseite des Parkhauses (SO-Gebiet) sind ein Leitungsrecht zugunsten der Deutschen Telekom AG sowie ein Gehrecht über eine Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen und das Mischgebiet MI 1 hinweg zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Die Option für die Fußgängerbrücke ist insbesondere im Hinblick der Innenstadtentwicklung innerhalb des Sondergebiets und entlang der Königsteiner Straße unverzichtbar.

Außenanlagen und Gebäude sollen möglichst barrierefrei erschlossen werden. Der nördliche Teil des Plangebiets ist jedoch durch einen Höhenversprung zwischen Salinenstraße und ehemaligem Bahngelände geprägt, der in der weiteren Planung zu beachten ist.

Die Einfahrt zu einer Tiefgarage im Kerngebiet MK 1 wurde im am tiefsten gelegenen Bereich dieses Gebietes festgesetzt, da hierdurch die städtebaulich verträglichste und wirtschaftlichste Erschließung der Tiefgarage gesichert wird.

6.6 Grün- und Freiflächen, Erhalt und Neupflanzung von Bäumen

Die im Rahmen einer landschaftsplanerischen Bestandserhebung (siehe auch Nr. 7.0 der Begründung) als erhaltenswert eingestuftten Bäume werden im Bebauungsplan als "zu erhalten" festgesetzt. Ergänzende Baumpflanzungen sind auf der Nordostseite der Salinenstraße vorgesehen, so dass die Salinenstraße auf der Parkseite eine durchgängige Baumreihe zeigen wird. Auf der Südwestseite der Salinenstraße sind zusätzliche Baumpflanzungen zur Gliederung der Bebauung vorgesehen.

Im Bereich der Straßen und Plätze innerhalb des Plangebiets sind weitere Baumpflanzungen vorgesehen, die in einem Gesamtkonzept zur Freiflächengestaltung zu übernehmen sind.

6.7 Regelungen für den Denkmalschutz (nachrichtliche Übernahme)

Der historistische Bau des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofs ist als Kulturdenkmal erhaltenswürdig und als Zeuge seiner Zeit zu erhalten. Die Eintragung der Einzelanlage im Planteil geschah mittels nachrichtlicher Übernahme.

6.8 Schallschutz

Durch den Schienenverkehr auf den Gleisanlagen und durch den Verkehr auf den am Rand des Plangebiets gelegenen Hauptverkehrsstraßen ist das Plangebiet Lärmimmissionen ausgesetzt. Zur Ermittlung der Schallimmissionen wurde ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben, das sowohl die derzeitige Immissionslage im Plangebiet, aber auch den Prognosefall mit Errichtung eines dritten Gleises zum Betrieb eines 15-Minuten-Taktes im Bahnhof Bad Soden berücksichtigt (siehe Anlage 1: Gutachten Nr. L 6287, TÜV SÜD, Eschborn, 30.04.2008).

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens liegt die geplante Bebauung überwiegend im Lärmpegelbereich III, punktuell auch im Lärmpegelbereich IV gemäß DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau). Erwähnenswert hierbei ist, dass die Festlegung der Lärmpegelbereiche auch für den Prognosefall gilt, woraus ersichtlich wird, dass die beabsichtigte spätere Einführung des 15-Minuten-Taktes zu keiner wesentlichen Erhöhung der Immissionspegel führen wird.

Im Hinblick auf den geplanten hohen Standard möglicher Wohnbebauung entlang der Salinenstraße wird jedoch empfohlen, dem passiven Lärmschutz bei Bauplanung und Bauausführung eine erhöhte Beachtung zukommen zu lassen, da die diesbezüglichen Erwartungen von Bauherren / Käufern in der Regel hoch sind.

Auf Grundlage des Gutachtens werden im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen, welche die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden und den Einbau von schalldämmten Lüftungselementen betreffen. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Fassaden der Bebauung im Mischgebiet MI 1 an den der Schienenstrecke zugewandten Seite im Lärmpegelbereich IV der Tabelle 8 der DIN 4109 liegen. Alle anderen Fassaden im Mischgebiet MI 1 sowie alle Fassaden in den anderen Baugebieten liegen im Lärmpegelbereich III. Entsprechende Anforderungen zur Ausbildung von Außenbauteilen schutzbedürftiger Räume werden entsprechend DIN 4109 im Bebauungsplan festgesetzt (siehe auch Anlage 1 zur Begründung).

Um zu ermitteln, in welchem Umfang die bestehende Wohnbebauung auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans von der Planung eines dritten Gleises im Bahnhof Bad Soden betroffen sein könnte, wurde im Sinne einer umfassenden und vorausschauenden Planung ein Nachtragsgutachten erstellt (siehe auch Anlage 2 zur Begründung). Dieses Nachtragsgutachten hatte zur Aufgabe, die derzeitigen und eventuell zukünftigen Beurteilungspegel für die von der Planung betroffene Bebauung unmittelbar südwestlich der Bahngleise zu ermitteln und in Hinblick auf die rechtliche Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu beurteilen. Das Nachtragsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass nach der hier anzuwendenden 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung- die dort genannten Grenzwerte nicht überschritten werden und ein Anspruch auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen im Bereich dieser Wohnnachbarschaft aus dem geplanten Bau und Betrieb eines dritten Gleises nach dem derzeitigen Informationsstand nicht herzuleiten ist.

Eine endgültige Beurteilung der Schallimmissionen im Bestand und die rechtliche Notwendigkeit eventueller Schutzmaßnahmen erfolgt allerdings im Rahmen der konkreten Bau- und Genehmigungsplanung für ein drittes Gleis. Hierzu liefert der Bebauungsplan kein konkretes Baurecht.

Im Rahmen des Bebauungsplans sind die ermittelten Beurteilungspegel auch für den ungünstigsten Fall im Bestand abwägungsverträglich. Durch die durch den Bebauungsplan festgesetzte Einkürzung des bestehenden Gleises 82 und durch die Abschirmwirkung der geplanten Neubebauung wird in anderen Fällen für Wohngebäude im Umfeld des Bahnhofs insgesamt auch eine Verbesserung der Schallimmissionssituation erzielt.

6.9 Aufschiebend bedingte Festsetzung

Ein Ziel des Bebauungsplans ist es, derzeit noch gewidmete, aber für Bahnzwecke entbehrliche Flächen einer baulichen Nutzung zuzuführen. Durch einen Gleisrückbau von Gleis 82 bis auf Höhe des Gleises von Gleis 81 und einer Entwidmung der freigesetzten Bahnflächen kann im derzeitigen Gleiskopfbereich im Nordteil des Plangebiets zusammen mit bereits entwidmeten Flächen der Bahn und Grundstücksflächen der Stadt Bad Soden ein hochwertiges Innenstadtgrundstück entwickelt werden, dessen Wert aus der Zusammenlegung der geringwertigen Teilflächen und dem zu schaffenden Baurecht entsteht.

Als Voraussetzung für eine Entwidmung dieser Bahnflächen wurde von der Bahn eine Rückbauplanung für Gleis 82 erstellt, aus der einerseits die Entbehrlichkeit der derzeitigen Bahnanlagen, andererseits auch der erforderlichen Kosten- und Maßnahmenaufwand für eine Flächenfreisetzung ersichtlich werden. Mit dieser Planungsgrundlage, die zwischen den Gesellschaften der Deutschen Bahn und der Stadt Bad Soden vorabgestimmt ist, wird DB Services Immobilien GmbH beim Eisenbahnbundesausschuss einen Antrag auf Entwidmung der betreffenden Flächen stellen.

Die betroffenen Flächen sind im Bebauungsplanentwurf mit einer aufschiebend bedingten Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB versehen, nach der die festgesetzten Nutzungen erst dann planungsrechtliche Wirkung entfalten, wenn eine Entwidmung der Flächen erfolgt ist. Bis dahin bleiben diese Flächen gewidmete Bahnanlagen. Die Bahn rechnet mit der Entwidmung bis Ende 2008.

7.0 Landschaftsplanerischer Fachbeitrag (Dr. H. Franz)

7.1 Darstellung und Bewertung des Bestandes

Biotope und Arten

Das Plangebiet weist eine seiner Innenstadtlage entsprechende siedlungstypische Nutzungs- und Biotopstruktur auf. Bei einer Begehung wurden folgende Biotoptypen vorgefunden:

- Grünanlagen südlich der Kronberger Straße und im Südosten des Plangebietes
- Einzelbäume und Baumreihen
- kleine und kleinste Grünflächen (Zier- und Abstandsgrün)
- Brachen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs
- Gleisanlagen mit Schotterbett
- versiegelte Flächen (Gebäude, Straßen, Gehwege, Bahnsteige u.ä.)

Von bioökologischer Bedeutung sind die Grünanlagen, der Baumbestand, sowie die Brachflächen auf ehemaligem Bahngelände

Die beiden Grünanlagen zeigen die für innerstädtische Grünflächen typischen Gestaltungsmerkmale: Rasenflächen, Strauchpflanzungen aus überwiegend nichteinheimischen Arten, Wege, Bäume und Baumgruppen. Der Pflegestandard ist hoch, entsprechend gering der Deckungsanteil an Spontanvegetation.

Der Baumbestand im gesamten Plangebiet beträgt etwa 120 Exemplare. Die beiden deutlich vorherrschenden Baumarten bzw. -gattungen sind Silberahorn (*Acer saccharinum*; 34 Exemplare in der Grünanlage südlich der Kronberger Straße und am Bahnhof) sowie Linde (*Tilia* sp.; 22 Exemplare als Baumreihe an der Salinenstraße). Die Bäume sind zum Teil großkronig ausgewachsen, jedoch nach eigener Einschätzung sämtlich jünger als 40 Jahre alt.

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wird eingenommen von asphaltierten Flächen (z.T. in Auflösung begriffen), Pflaster, Schotterflächen sowie von bewachsenen Böschungen zur Salinenstraße und zur Grünanlage südlich der Kronberger Straße hin.

Die befestigten Flächen tragen eine mehr oder minder lückige Ruderalvegetation aus kurzlebigen Ruderalfluren (Ord. *Sisymbrietalia*), ausdauernden wärmeliebenden Ruderalfluren (Verb. *Dauco-Melilotion*) sowie an Schattenstandorten nitrophytischen Saumgesellschaften (Ordn. *Glechometalia*). Das Nährstoffniveau des Bodens ist hoch. Entsprechend fehlen naturschutzrechtlich relevante Sand- und Magerrasen (Kl. *Sedo-Sclerathetea* und *Festuco-Brometea*). Die angetroffenen Magerrasenarten Scharfer Mauerpfeffer (*Sedum acre*), Hungerblümchen (*Erophila verna*) und Quendel-Sandkraut (*Arenaria serpyllifolia*) sind kleinflächig auf Pflasterritzen oder Sandauflagerungen beschränkt.

Die beiden Böschungsf Flächen sind bestimmt von einem Bestand angepflanzter Gehölze (Hainbuche, Blutpflaume, Feuerdorn, Kiefer u.a.), die allerdings durch einen hohen Anteil spontan aufgekommener Wildgehölze ergänzt sind (z.B. Schlehe, Weißdorn, Vogelkirsche, Hundsrose, Götterbaum).

Stadtbild

Positiv das Stadtbild prägend ist neben dem historischen Gebäude des Bahnhofs vor allem der Baumbestand:

- Lindenreihe als Raumkante zwischen Neuer Park und bebautem Bereich
- großkronige Bäume als Blickfang in der Grünfläche im Süden (Sulzbacher Str.)
- dichte Gehölzbestände in der Grünanlage südlich der Kronberger Straße und an der Böschung Salinenstraße. Sie schirmen den ehemaligen Güterbahnhof und Gleisbereich vor den Blicken der Passanten ab. Ihre Wirkung als Sichtbarrieren ist für die gegenwärtige Situation sinnvoll und erwünscht, verliert aber im Kontext mit der geplanten Bebauung ihren Sinn.
- großkronige Bäume zur Eingrünung des Parkhauses
- ein hochgewachsener Schirm aus Silberahorn in der Straße "Am Bahnhof". In der heißen Jahreszeit bildet er einen wirksamen Sonnenschutz von fast südländi-

schem Flair. Diese Baumformation ist unseren Breiten ungewöhnlich und originell. Allerdings ist der Bestand mit drei Baumreihen zu dicht, wirkt trennend zwischen Innenstadt und Bahnhof, und an sonnenfreien Tagen ist die Beschattung zu stark.

Lokalklima

Der relativ große Baumbestand hat eine positive Wirkung auf das Lokalklima. Bei windarmen schwül-heißen Wetterlagen dämpft die Beschattung von Gebäuden und versiegelten Flächen die negativen Klimamerkmale.

7.2 Geschützte Lebensräume und Arten

Im Plangebiet und auf den angrenzenden Flächen sind keine naturschutzrechtlich ausgewiesenen Schutzgebiete vorhanden.

Ebenso sind im Plangebiet keine gemäß Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU (FFH-RL; Anhang I) bzw. § 23 (1) HENatG geschützte Lebensräume vorhanden.

Über ein Vorkommen streng geschützter Arten gemäß (1) Bundesartenschutzverordnung (Anl. 1 Sp. 3), FFH-Richtlinie (Anhang IV), EU-Artenschutzverordnung (Anhang A) oder EU-Vogelschutzrichtlinie (Anhang I) ist nichts bekannt.

7.3 Zusammenfassende Bewertung / Empfehlungen

Es sind im Plangebiet nur allgemein verbreitete und häufige siedlungstypische Lebensräume und Pflanzenarten vorhanden. Der mit etwa 120 Bäumen relativ große Baumbestand ist das wertvollste Landschaftselement. Dies gilt im Hinblick auf das Stadtbild, das Lokalklima und die Bioökologie (Fauna).

Es wird empfohlen, den vorhandenen Baumbestand zu erhalten, soweit dies mit den Entwicklungszielen des Bebauungsplans vereinbar ist.

Die raumbildende Wirkung der Linden an der Salinenstraße ist zu erhalten und die Baumreihe bis an die Einmündung Kaiserstraße zu verlängern. Fehlende Bäume sind zu ergänzen.

8.0 Wasserwirtschaftliche Belange

8.1 Wasserschutzgebiete

Das Plangebiet befindet sich im Trinkwasserschutzgebiet III a und in dem Heilquellenschutzgebiet Zone C von Bad Soden. Die Gebote und Verbote der Schutzverordnungen sind zu beachten.

8.2 Trinkwasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung ist auch nach Vollzug des Bebauungsplangebiets 18 C "Am Gleiskopf" hinreichend gewährleistet.

Für die technische Erschließung mit Trinkwasser muss die bestehende Wasserversorgungsanlage durch einen Ringschluss zwischen Jahnstraße und Kronberger Straße / Kaiserstraße erweitert werden.

8.3 Abwasser

In der Salinenstraße verläuft der Mischwassersammler von Neuenhain aus Bad Soden in einer Dimension von DN 800. Der Sammler ist schon heute hydraulisch überlastet. Die Vorflut des Bebauungsplans 18 C "Am Gleiskopf" ist somit nicht ausreichend gesichert.

Die Auflassung der Trennkanalisation im Neuen Kurpark, die Verlegung des Regenwasserkanals DN 300 für die vorhandene Wegeentwässerung im Neuen Kurpark auf ca. 50 Meter sowie unter Berücksichtigung der Abflussleistung der stillgelegten Trennkanalisation erfordern die Erweiterung des Mischwasserhauptsammlers in der Salinenstraße von DN 800 auf DN 1000 (ca. 440 Meter zwischen Kronberger Straße und Sulzbacher Straße).

9.0 Altlasten

9.1 Bahnstandorte

Für den Standort Bad Soden der Deutschen Bahn AG liegen für das Plangebiet folgende Gutachten vor:

- Historische Erkundung; Ing.-Büro KAT Umweltberatung GmbH vom 20.22.1998
- Orientierende Untersuchung; Ing.-Büro KAT Umweltberatung GmbH vom 22.02.1999

In der historischen Erkundung wurden auf dem Standort u.a. die beiden Verdachtsflächen B-004190-001 - Ladestraße - und B-004190 - Grenzbereich Gaswerk - ausgewiesen, die sich im Bereich des vorliegenden B-Planentwurfs befinden. Die Flächen wurden mit 12 Rammkernsondierungen, die bis max. 5 Meter unter Geländeoberkante (GOK) abgeteuft wurden, orientierend untersucht. Es konnten punktuell PAK-Belastungen von max. 17 mg/kg im Oberboden bis 0,5 Meter unter GOK nachgewiesen werden; die Mächtigkeiten der Auffüllungshorizonte liegen zwischen 0,4 - 3,2 Meter.

Aus bodenschutz- und altlastenrechtlicher Sicht besteht für die untersuchten Bereiche kein weiterer Handlungsbedarf.

Für die zu entwidmenden Betriebsflächen der Deutschen Bahn AG im Bereich des Gleises 82 und des ehemaligen Empfangsgebäudes sind eventuell ergänzende Untersuchungen erforderlich.

9.2 Sonstige Altstandorte

Auf folgende Altstandorte im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird hingewiesen:

- HLUK-Schlüsselnummer 436001020 001077 Salinenstraße 6, Baugeschäfte (mit Gerätewartung), FI-Bau GmbH und Unimount Bau GmbH, letzter Betrieb gemeldet bis 2001. Für Baugeschäfte gilt eine eingeschränkte Altlastenrelevanz.

Mit folgenden altlastenrelevanten Stoffen ist insbesondere zu rechnen:

Schwermetalle, -verbindungen (Farbpigmente von Fassadenfarben), Säuren, Laugen (Reinigungsmittel), Asbest, Teeröle (Imprägnierung), bituminöse Stoffe, Kunststoffe und -harze, org. Lösungsmittel (BTX, Ketone). Kontaminationsträchtige Faktoren sind insbesondere die Ablagerung von asbesthaltigen und teerhaltigen Materialien (Asphalt) auf unbefestigten Flächen / Leckagen an Behältnissen (Tanks) / Einfüll-, Umfüll- und Handhabungsverluste auf ungenügend befestigten Betriebsflächen.

- HLUK-Schlüsselnummer 436001020 001001, Am Bahnhof 5, Chemische Reinigung "Geihs" (1975 - 1990). Es gilt eine uneingeschränkte Altlastenrelevanz.

Mit folgenden altlastenrelevanten Stoffen ist insbesondere zu rechnen:

BTX, CKW, FCKW, Benzine, Terpentin, Adsorptionsmittel-, Destillationsschlämme und -rückstände (Lösungsmittelhaltig). Kontaminationsträchtige Faktoren sind insbesondere Leckagen an Behältnissen (Lösungsmittel, Benzin) / Handhabungs- und Umfüllverluste / Ablagerung von Adsorptionsrückständen und Destillationsschlämmen (Lösungsmittelhaltig).

10.0 Auswirkungen und Durchführung des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan entfaltet seine planungsrechtliche Wirkung für die im Plan gekennzeichneten Teilflächen der Kerngebiete erst nach Abschluss des förmlichen Entwidmungsverfahrens der zur Zeit noch bestehenden und gewidmeten Bahnflächen durch das Eisenbahnbundesamt.

Der geplante Verbindungssteg zwischen Südseite Parkhaus und Salinenstraße über die Gleisanlagen hinweg erfordert eine gesonderte Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Bad Soden.

Für die Sicherung der Erschließung der Bestandsnutzungen an der Straße "Am Bahnhof" und der geplanten Bebauung am Gleiskopf sind gegebenenfalls vertragliche Regelungen mit den betroffenen Eigentümern oder auch ein Umliegungsverfahren erforderlich.

Um Bebauungsvorschläge zum städtebaulichen Entwurf realisieren zu können, sind verschiedene Planungsverfahren erforderlich, die sowohl eine Flächenbereitstellung

als auch ein Planungsrecht erwirken. Auf Seiten der Gesellschaften der deutschen Bahn AG sind dies in erster Linie das Entwidmungsverfahren für derzeitiges Bahnbetriebsgelände sowie eine eisenbahnplanerische Planung zur Gleiskürzung, auf Seiten der Stadt Bad Soden am Taunus die Bebauungsplanung sowie Fachplanungen zur Straßen- und Platzgestaltung (u.a. Straße Am Bahnhof, Bahnhofsvorplatz, Knotenpunkt Salinenstraße/Kronberger Straße).

Die Eigentumsverhältnisse, die erforderlichen Fachplanungen und die thematischen Zielsetzungen des Bebauungsplanentwurfs machen es erforderlich, dass die weiteren Planungen unter den beteiligten Eigentümern und den fachlich eingebundenen Bahn-

und ÖPNV-Gesellschaften abgestimmt werden, auch wenn die Planungshoheit im bauplanungsrechtlichen Sinne ausschließlich bei der Stadt Bad Soden am Taunus liegt.

11.0 Flächenbilanz

Die Flächenbilanz ergibt folgende Aufteilung der Nutzungen im Plangebiet:

| | |
|--|-----------------|
| Kerngebiete (MK 1, MK 2) | ca. 3.106,0 qm |
| Mischgebiete (MI 1, MI 2) | ca. 5.371,0 qm |
| Sondergebiet (SO) | ca. 2.753,0 qm |
| Flächen für Bahnanlagen (nachrichtliche Übernahme) | ca. 5.302,0 qm |
| Grünflächen | ca. 439,0 qm |
| Verkehrsflächen insgesamt | ca. 11.609,0 qm |
| davon: Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung | ca. 8.569,0 qm |
| Straßenverkehrsflächen | ca. 2.163,0 qm |
| Flächen für geplante Bahnanlagen | ca. 877,0 qm |
| <hr/> | |
| Gesamtfläche: | ca. 28.580,0 qm |

Anhänge:

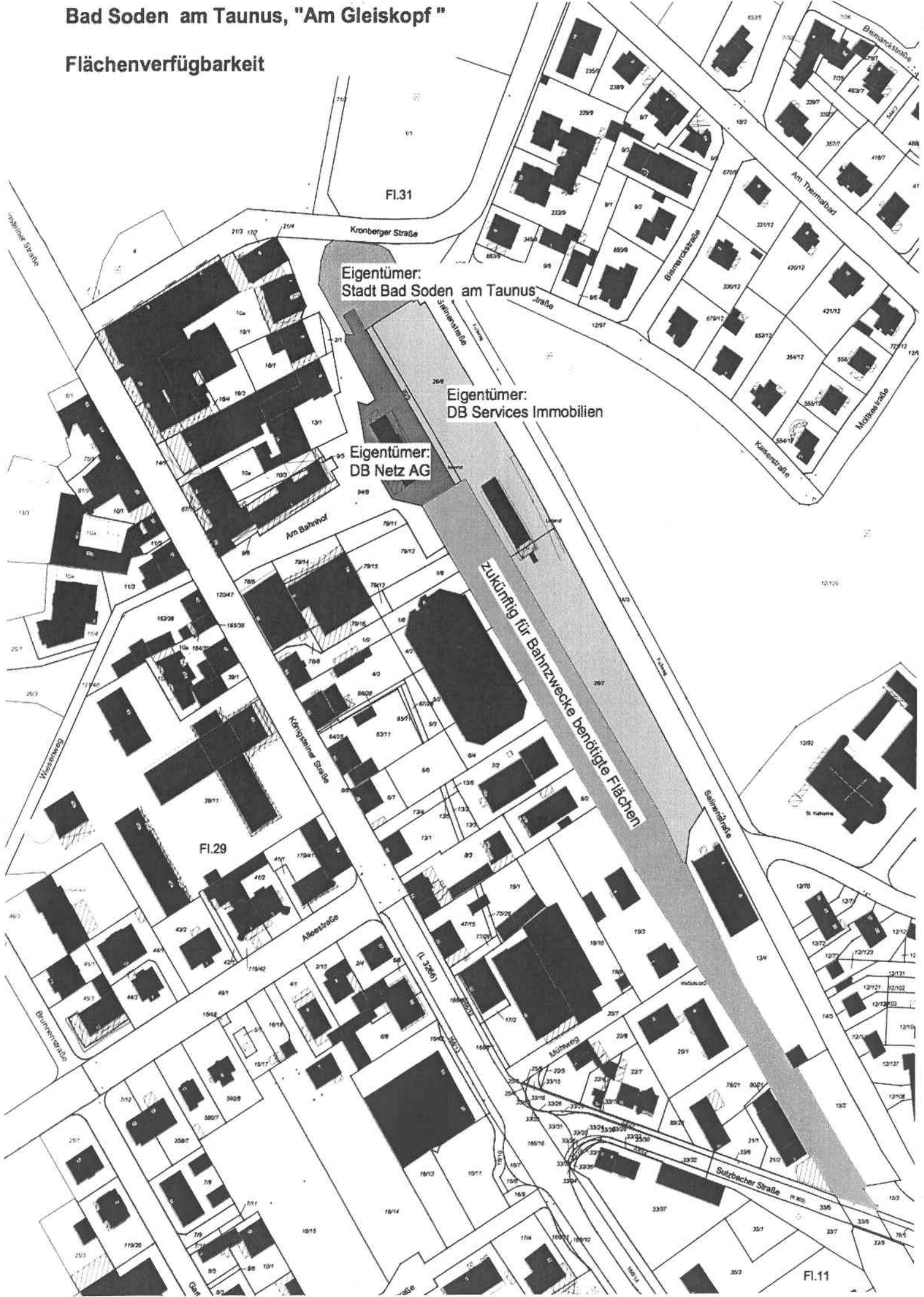
- Anhang 1: Flächenverfügbarkeit (Übersichtsskizze)
- Anhang 2: Städtebaulicher Entwurf 5.2, Bebauungsvorschlag M 1:1000

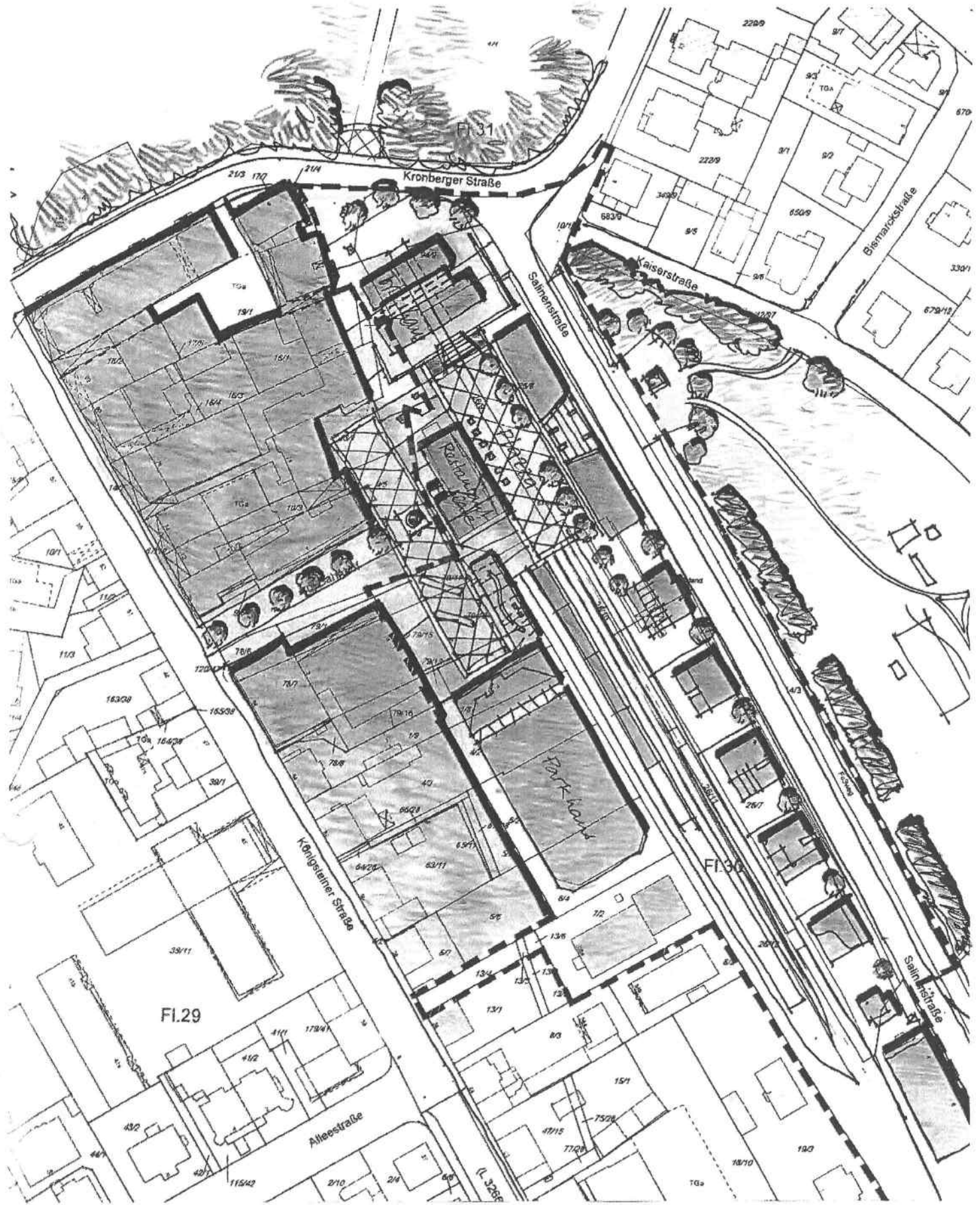
Anlagen:

- Anlage 1: Gutachten L 6287 "Untersuchung der Verkehrslärmimmissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr", TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Eschborn, v. 30.04.2008
- Anlage 2: 1. Nachtrag zum Gutachten „L 6287“ TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Eschborn v. 14.10.2008

Bad Soden am Taunus, "Am Gleiskopf"

Flächenverfügbarkeit





29/22.01.2007- Entwurf M 1: 1000 **5.2 Torhaus 'am großen Bahnhof'**
EICHLER + SCHAUSS © Architekten und Stadtplaner Darmstadt - Erbacher Str. 4 - Tel:06151-17660