

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 89

„Umgehungsstraße Ober- Eschbach Nordverlängerung bis K 766/L3057 neu“

Inhaltsübersicht:

- 1.0 Anlaß zur Aufstellung des Bebauungsplanes
- 2.0 Lage des Planungsgebietes, Abgrenzung des Geltungsbereiches
- 3.0 Planungsrechtliche Voraussetzungen
- 4.0 Planungsziele
- 5.0 Erläuterungen zur Straßenplanung
 - 5.1 Verkehrsplanerische Zielsetzung
 - 5.2 Lärmschutzmaßnahmen
 - 5.3 Wasserschutzgebiet und Straßenentwässerung
 - 5.4 Bodenverhältnisse und Erdbewegungen
 - 5.5 Orts- und Wegeanschlüsse
- 6.0 Landschaftsplanerische Zielkonzeption und Leitziele
- 7.0 Altlasten
- 8.0 Hinweis auf weitere Planungen
- 9.0 Aufstellungsverfahren

1.0 Anlaß zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 89

Die Stadt Bad Homburg ist seit vielen Jahren bemüht, die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen Ober-Erlenbach und Ober-Eschbach/Gonzenheim durch den Bau von Umgehungsstraßen zu entlasten und die überhöhten Lärm- und Schadstoffimmissionen auf ein für die Anlieger erträgliches und zumutbares Maß zu reduzieren.

Bereits im 1. Flächennutzungsplan der Stadt Bad Homburg vom 25.03.1977 waren Umgehungsstraßen ausgewiesen. Sie wurden in leicht modifizierter Form in den Flächennutzungsplan des Umlandverbandes Frankfurt nachrichtlich als „Vermerk“ übernommen.

Die Maßnahme der Durchführung der Umgehungsstraße wird von der Stadt Bad Homburg als dringlich angesehen. Sie hat sich deshalb mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in Wiesbaden in Verbindung gesetzt, um eine beschleunigte Vorgehensweise zu erreichen. Das Land Hessen hat sich bereit erklärt, die Planung und das Baurecht mittels eines Bebauungsplanverfahrens der Stadt Bad Homburg zu übertragen.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Homburg hat in ihrer Sitzung am 05.06.1997 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Umgehungsstraße Ober-Eschbach Nordverlängerung bis K 766/L 3057 neu“ beschlossen.

2.0 Lage des Planungsgebietes

Die von der Planung erfaßten Flächen liegen in der Gemarkung Ober-Eschbach in den Fluren 3 und 2 sowie in der Gemarkung Ober-Erlenbach, Flur 6.

Im einzelnen ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes durch die zeichnerische Darstellung des Planentwurfes bestimmt. Die Nordverlängerung der Umgehungsstraße verläuft an der Westseite parallel zur BAB A 5, sie wird im Süden im Bereich der L 3205 durch direkte Überleitung in die bereits bestehende Ostumgehung Ober-Eschbach und im Norden mit der Überleitung in die „K766/L 3057 neu“ begrenzt.

Ein kleiner Teil des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 68 „östliche Umgehungsstraße der Stadtteile Ober-Eschbach/Gonzenheim“ im Anschlußbereich Homburger Straße wird in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 89 übernommen und damit geändert.

3.0 Planungsrechtliche Voraussetzungen

Der Antrag auf Zulassung einer Abweichung vom Regionalen Raumordnungsplan Südhessen (RROPS) wurde am 30. August 1999 beim Regierungspräsidium Darmstadt gestellt.

Die Zulassung der Abweichung vom RROPS wurde am 10. Dezember 1999 erteilt.

Im Flächennutzungsplan des Umlandverbandes Frankfurt ist der Straßenabschnitt zwischen L 3205 und K 766 östlich der BAB A 5 nachrichtlich als „Vermerk“ gemäß § 5 (4) BauGB enthalten. Die Verlegung dieses Straßenabschnittes auf die westliche Seite der BAB A 5 ist mit der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes vom Umlandverband Frankfurt am 10. März 1999 beschlossen und am 28. Dezember 1999 dem Regierungspräsidium Darmstadt zur Genehmigung zugeleitet worden.

4.0 Planungsziele

Die Nordverlängerung ist die sinnvolle Ergänzung der in 1993 fertiggestellten und eröffneten Umgehungsstraße Ober-Eschbach. Mit der Weiterführung der Umgehungsstraße von ihrem provisorischen Bauende an der L 3205 bis zur Überleitung in die K 766 wird die noch fehlende Verbindung mit der Umgehungsstraße Friedrichsdorf/Seulberg im Zuge der L 3057 geschaffen.

Das wesentliche Ziel der Planung ist, mit dem Lückenschluß der Nordverlängerung die Durchgangsverkehre und große Anteile der Quell- und Zielverkehre auf die autobahnparallele Umgehungsstraße zu verlagern und somit die Ortsdurchfahrten von Gonzenheim und Ober-Eschbach zu entlasten.

Mit der geplanten Umgehungsstraße Ober-Eschbach Nordverlängerung will die Stadt Bad Homburg eine Verbesserung der Lebensverhältnisse und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten der beiden Stadtteile erreichen.

Die durch den Durchgangsverkehr verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen sind den betroffenen Anwohnern nicht mehr zuzumuten.

Die von der Straßenbauverwaltung erstellte und vom Bundesverkehrsminister am 13.08.1991 genehmigte Entwurfsplanung für den Lärmschutz an der Westseite der BAB A 5 – zwischen Autobahn und der geplanten Nordverlängerung der Umgehung Ober-Eschbach – wird in den Bebauungsplan übernommen.

Durch den Lärmschutzwall wird der Abfluß des Niederschlagswassers von der Autobahn verändert. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt und der Unteren Naturschutzbehörde werden die für die Abführung des anfallenden Oberflächenwassers vorgesehenen Mulden und Gräben mit kaskadenförmigen Abstufungen ausgebildet:

- dadurch werden Abflußverzögerungen erreicht, die das Absetzen der anfallenden Schwemmstoffe bewirken, so daß vor Einleitung in den Vorfluter eine Vorreinigung der Oberflächenwasser erreicht wird,
- dadurch wird weiterhin eine Wasserrückhaltung im Sinne des Hochwasserschutzes erreicht.

Der Bebauungsplan Nr. 89 wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen und die Verkehrsflächen sowie Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 BNatSchG für die Nordverlängerung der Umgehungsstraße Ober-Eschbach sicherzustellen.

5.0 Erläuterung zur Straßenplanung (vgl. Lageplan)

Das technische Straßenbauprojekt einschließlich der Ingenieurbauwerke ist in enger Abstimmung mit der Hessischen Straßenbauverwaltung erstellt worden.

Der Straßenplanung ist ein ausführlicher Erläuterungsbericht beigelegt, in dem das gesamte Projekt beschrieben wird.

Eingefügt in eine durchgehend einheitliche Streckencharakteristik und in Fortführung der bisher fertiggestellten Umgehungsstraße parallel zur BAB A 5 beträgt der Ausbauquerschnitt nach RQ 10,5 (Regelquerschnitt):

2 Bankette	2 x 1,50 m =	3,00 m
2 Fahrstreifen	2 x 3,75 m =	7,50 m

Kronenbreite = 10,50 m

Diese Profilbreite entspricht einer ausreichenden Durchlaßfähigkeit von max. 2.200 Kfz/h und kann die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von bis zu 24.000 Kfz/24 h aufnehmen.

Mit beiden Anschlußstellen wird die Umgehungsstraße

- Im Zuge der L 3205 mit der Südumgehung Ober-Erlenbach verbunden,
- Im Zuge der K 766/L 3057 neu geht sie mit zügiger Linienführung in die vorhandene K 766 nach Seulberg/Friedrichsdorf über und stellt die Nord-West-Anbindung Ober-Erlenbach her.

5.1 Verkehrsplanerische Zielsetzung

Die geplante Trassenverlängerung der Ostumgehung Ober-Eschbach ist im Süden über den bereits bestehenden Anschluß mit der L 3205/Homburger Straße zwischen Ober-Eschbach und Ober-Erlenbach verbunden. Damit wird zukünftig eine direkte Verbindung mit der ebenfalls geplanten Süd- und Ostumgehung von Ober-Erlenbach hergestellt. Das nördliche Ausbauende sieht eine zügig trassierte Einführung in die K 766/Seulberger Straße zwischen Ober-Erlenbach und Friedrichsdorf/Seulberg vor. Damit erfolgt eine Verkehrslenkung auf die bestehende Umgehung von Seulberg im Zuge der L 3057, wogegen der Ortsanschluß von Ober-Erlenbach nachgeordnet angebunden wird.

Der bereits fertiggestellte Südabschnitt der Ostumgehungsstraße Ober-Eschbach bildet die verkehrliche Erschließung der im Süden und Osten gelegenen Stadtteile. Wegen der noch fehlenden Nordverlängerung der Umgehungsstraße in Richtung Friedrichsdorf findet gegenwärtig eine wirksame Herausnahme von Durchgangsverkehrsfahrten aus den hochbelasteten Ortsdurchfahrten von Ober-Eschbach (L 3205/Homburger Straße) und Gonzenheim (L 3057/Friedrichsdorfer Straße) noch nicht statt. Als Folge der Verkehrskonzentration auf den L 3205- und L 3057- Ortsdurchfahrten werden auch die westlich anschließenden innerstädtischen Strecken in Richtung Kernstadt Bad Homburg zusätzlich belastet. Auf diesen Hauptverkehrsstraßen werden die Auswirkungen der noch fehlenden Netzverbindung der Ostumgehung Ober-Eschbach mit der Umgehung Seulberg spürbar, hier insbesondere in der Quirinstraße, in der Frankfurter Landstraße und im Bereich des Europakreisels.

Die Netzergänzung durch den Bau der Nordverlängerung der Umgehungsstraße Ober-Eschbach läßt daher gezielte Verkehrsentslastungen nicht nur im näheren Einzugsbereich erwarten, sondern auch für das innere Stadtgebiet von Bad Homburg.

In der näheren Zukunft muß mit weiteren wesentlichen Verkehrszunahmen gerechnet werden. Im Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes wird das Verkehrsaufkommen durch steigende Kfz-Zulassungen, Erhöhung der Mobilität und durch Erweiterung bzw. Verdichtung der Siedlungsflächen weiter anwachsen. Davon sind auch die Stadt Bad Homburg und benachbarte Städte sowie Gemeinden betroffen. Deren neues und erhöhtes Verkehrsaufkommen strahlt teilweise auf Ober-Eschbach und Gonzenheim aus, womit die Dringlichkeit von Sanierungsmaßnahmen begründet ist.

Nach ihrer Inbetriebnahme wird die nach Norden zu geplante Verlängerung der Umgehung Ober-Eschbach, insbesondere die in Nord-Süd-Richtung orientierten Durchgangsverkehrsbeziehungen aufnehmen und aus den Ortslagen von Ober-Eschbach, Gonzenheim und Ober-Erlenbach ableiten. Als wichtiges Teilstück einer Netzergänzung wird durch diesen neuen Straßenzug in Verbindung mit weiteren im Umfeld vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen eine Kombinationswirkung zur Verkehrsführung erreicht. Bei diesen verkehrsräumlich zugeordneten Maßnahmen handelt es sich um die Umgehung von Köppern im Zuge der L 3057, um die Umfahrung von Nieder-Eschbach im Verlauf der K 824 einschließlich einer neuen Anschlußstelle an die A 661 und um die Umgehung Ober-Erlenbach im Zuge der L 3205. Nach einer Prognoseberechnung wird aus diesem Verkehrsstraßensystem auf das nördliche Teilstück der Osttangente eine Verkehrsmenge von bis zu 24.000 Kfz/24 h übergehen.

Durch den Bau der verlängerten Umgehung von Ober-Eschbach werden die Verkehrsbedeutung und die Auslastung mehrerer innerstädtischer Straßenzüge in Gonzenheim und Ober-Eschbach deutlich abnehmen. Davon betroffen ist insbesondere die L 3057 (Friedrichsdorfer Straße in Gonzenheim) und zwischen Gonzenheim und Seulberg. Sollte die verkehrsverlagernde Wirkung nicht in dem erwarteten Umfang eintreten, kann dieser Effekt auch durch geeignete straßenbauliche oder betriebliche Maßnahmen gefördert werden.

5.2 Lärmschutzmaßnahmen

Als Verursacher der in den Bebauungsplan einbezogenen Lärmschutzmaßnahmen gilt die östlich angrenzende BAB A 5. Nach einer 1991 genehmigten Planung müssen die von dieser höchstbelasteten BAB ausgehenden Schallemissionen durch wirksame Schutzmaßnahmen abgeschirmt werden. Die BAB-A 5-Verkehrsbelastung mit DTV rd. 102.000 Kfz/24 h erfordert eine beidseitig angeordnete Erdwallanlage, überwiegend mit einer aufgesetzten Schallschutzwand von ca. 2,00 m Höhe mit einer Geamthöhe von 4,50 m bis 6,50 m. Für die am westlichen Autobahnrand vorgesehene Schallschutzmaßnahme wird das Baurecht in Zusammenhang mit der Nordverlängerung der Umgehungsstraße Ober-Eschbach über den Bebauungsplan Nr. 89 geschaffen. Auf der Ober-Erlenbach zugewandten Ostseite der BAB A 5 werden die Lärmschutzanlagen nach einem Planfeststellungsbeschluß vom 24.06.1996 realisiert. Nach dem Ergebnis von Lärmberechnungen kann der Verkehrslärm, der von der Nordverlängerung ausgeht, infolge der weitaus kleineren Verkehrsmengen nachrangig in die Lärmuntersuchung eingestuft und an einzelnen Stellen durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen kompensiert werden.

5.3 Wasserschutzgebiet und Straßenentwässerung

Der südliche Abschnitt der Nordverlängerungsstraße befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III A einer Wassergewinnungsanlage. Bei der Bauausführung sind die entsprechenden Auflagen gemäß „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)“ zu beachten. Die Planung ist mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt und der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden.

Die Trasse der Nordverlängerung verläuft i. M. 1,00 m über heutiger Geländeoberkante unter Anpassung an den großwelligen Geländeverlauf.

Die Fahrbahn erhält eine 2,5-%-ige Querneigung durchgehend nach außen in Richtung Westen.

Das anfallende Niederschlagswasser wird ungesammelt und breitflächig über das Bankett und die Böschung der Versickerung zugeleitet.

Durch die Anlage des Lärmschutzwalles zwischen Autobahn und Nordverlängerung fällt mehr abzuführendes Oberflächenwasser an, bedingt durch die 1 : 1,5 geneigten Lärmschutzwall-Böschungen, aber auch durch den rechnerisch zu berücksichtigenden, evt. zu einem späteren Zeitpunkt erforderlichen Bau eines 4. Fahrstreifens auf der westlichen BAB-Seite.

Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Durchlasses in BAB-km 477,3+80 wird durch die zusätzlich abzuführenden Wassermengen überschritten; es wird die Anlage eines Regenrückhaltebeckens erforderlich. Dieses Becken wird als naturnahes Erdbecken mit unregelmäßig geschwungenen Uferlinien mit differenzierten Neigungszonen und entsprechender Bepflanzung für eine natürliche Selbstreinigung des Wassers gestaltet. Dem Becken wird ein kleineres Absetzbecken vorgeschaltet.

Das Rückhaltebecken nimmt ausschließlich unbelastetes Oberflächenwasser auf.

Die i. M. rd. 17 m breite RW-Abflußzone zwischen (Mitte) LS-Wall und vorhandener BAB-Außenkante spendet unbelastetes Niederschlagswasser von der LS-Wand-Hälfte und – wie bisher – das Wasser der westlichen BAB-Fahrbahn.

Die für die Abführung des anfallenden Oberflächenwassers vorgesehenen Mulden und Gräben werden mit kaskadenförmigen Abstufungen ausgebildet, die zu Abflußverzögerungen führen, die das Absetzen der anfallenden Schwemmstoffe bewirken, so daß vor der Einleitung in den Vorfluter eine Vorreinigung der Oberflächenwässer und weiterhin eine Wasserrückhaltung im Sinne des Hochwasserschutzes erreicht wird.

Da die Entwässerung der westlichen (Lärmschutz-)Maßnahmen gleichermaßen mit denen der östlichen Maßnahmen, planfestgestellt am 24. Juni 1996, im Anschluß an den Durchlaß in BAB-km 477,3+80 in den vorhandenen Graben einbindet und damit hier vorgesehene Maßnahmen mit einschließt, bestehen keine Bedenken.

5.4 Bodenverhältnisse und Erdbewegungen

Nach einem Baugrundgutachten wurden unter der zukünftigen Straßentrasse quartäre Schichten in Form von Hochfluttonen, Lößlehm und Löß sowie Terrassensanden und -kiesen festgestellt. Diese Bodenarten sind als sehr frostempfindlich eingestuft und weisen auch einen für die Straßenkonstruktion nicht ausreichenden Verformungsmodul auf. Zur Verbesserung der Tragfähigkeitseigenschaften der anstehenden Bodenschichten bedarf es jedoch keines Bodenaustausches, weil die Trasse in einer i. M. 1,00 m hohen Dammlage geführt wird.

Für die Dammschüttung der Straßentrasse und den Bau des Lärmschutzwalles werden ca. 100.000 m³ Erdbewegungen ausgeführt. Dieses Erdbauvolumen setzt sich etwa je zur Hälfte aus Abtragsmassen im Bereich der Südtrasse der Umgehung Ober-Erlenbach und aus Liefermassen zusammen. Für die aus Entnahmen im Baufeld stammenden Erdmassen wird eine Kalkstabilisierung vorgesehen, wogegen die Liefermassen die verdichtungsfähigen Kennwerte aufweisen müssen. Unter Einhaltung dieser Bedingungen können die Böschungen im Bereich des Lärmschutzwalles und im Dammbereich der neuen Straße mit einer Regelneigung 1 : 1,5 hergestellt werden. Dieses Neigungsmaß ist bei den im Bebauungsplan dargestellten Böschungsgrundflächen berücksichtigt.

Die im Baufeld untersuchten Bodenproben ergaben keine Hinweise auf Altlasten.

5.5 Orts- und Wegeanschlüsse

An den beiden Bauenden wird die Nordverlängerung an das bestehende Straßennetz wie folgt angebunden:

- im Norden durch die zügige Einschleifung in die K 766 Richtung Seulberg mit Anschluß der nördlichen Ortsanbindung von Ober-Erlenbach (K 766),
- im Süden über die bereits bestehende Anschlußstelle zum Süd-Anschluß von Ober-Erlenbach mit Weiterführung in die geplante Süd-Umgehung von Ober-Erlenbach.

In Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung waren für den westlichen Anschluß der Umgehung Ober-Erlenbach und der Umgehung Ober-Eschbach Maßnahmen zu entwickeln, die die Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt gewährleisten. Diese ist nur gegeben, wenn der Anschluß der Homburger Straße in Richtung Ober-Eschbach an dem Abzweig der geplanten Südumgehung von Ober-Erlenbach entfällt. Als Ortszufahrt in den Stadtteil Ober-Eschbach steht der Anschlußpunkt des Massenheimer Weges ca. 500 m weiter südlich zur Verfügung.

Für den landwirtschaftlichen Verkehr sind 3 Wegeverlegungen in die Straßenplanung einbezogen worden

- im Bereich des K-766-Anschlusses wird der Flurweg Nr. 10 gegenüberliegend dem K-766-Einmündungspunkt an die Umgehungsstraße herangeführt,
- im Bereich des Regenrückhaltebeckens werden die beiden Flurwege Nr. 17/2 und Nr. 42 miteinander verbunden,

ca. 210 m nördlich der L-3205-Anschlußstelle werden die beiden durch die Planungsmaßnahmen unterbrochenen Wirtschaftswege Nr. 66/1 und 17/2 am westlichen Böschungsrand miteinander verbunden.

6.0 Landschaftsplanerische Zielkonzeption und Leitziele

Die Trasse verläuft partallel zur Autobahn A 5 durch ein intensiv landwirtschaftlich genutztes Gebiet, das insgesamt stark kulturbeeinflußt ist und somit bereits heute ökologische Defizite aufweist.

Der Flächenbedarf für die Umgehungsstraße und den Lärmschutzwall, aber auch für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, bedingt erhebliche Eingriffe, vor allem für die Landwirtschaft. Andererseits haben die im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen gezeigt, daß ohne eine Umgehungsstraße die Verkehrsprobleme in Ober-Eschbach nicht gelöst werden können und die gewählte Linie unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte diejenige ist, die die größte Akzeptanz aufweist.

Andererseits liegt der gesamte Untersuchungsraum im Landschaftsschutzgebiet „Taunus“. Nach § 3 Abs. 1 der Landschaftsschutzverordnung vom 26.02.1991 sind „Änderungen, die die Natur schädigen, den Naturgenuß beeinträchtigen oder das Landschaftsbild verunstalten, grundsätzlich verboten“.

Dies bedeutet, daß zur Realisierung der Maßnahme eine vorgreifliche landschaftsschutzrechtliche und eine naturschutzrechtliche Genehmigung erforderlich wird bzw. die Schutzgebietsgrenze neu festzulegen ist.

Die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung gliedert sich in drei Punkte:

1. Durch die Vermeidung von Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind die Auswirkungen der Baumaßnahme auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
2. Sind Beeinträchtigungen unvermeidbar, werden landschaftspflegerische Maßnahmen erforderlich. Ziel ist, die gestörten Funktionen und Leistungen des Naturhaushaltes wiederherzustellen, um damit einen Ausgleich für die Eingriffe sicherzustellen.
3. Ist der Eingriff nicht ausgleichbar, werden Ersatzmaßnahmen erforderlich. Dabei ist ein funktionaler und räumlicher Bezug der Maßnahmen zu den gestörten Funktionen zu berücksichtigen, wenn auch nicht direkt am Konfliktpunkt.

Maß und Umfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen richten sich nach der Erheblichkeit und/oder der Nachhaltigkeit der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Um der Forderung nachzukommen, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, wurde im Rahmen des raumplanerischen Verfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, bei der außer der gewählten Variante keine weiteren untersucht wurden, da sie parallel zur Autobahn verläuft und die kürzeste Verbindung zwischen der Osttangente und der K 766 darstellt, wodurch weitere Eingriffe in diesen Landschaftsraum vermieden werden können.

Dennoch verbleiben negative Auswirkungen auf die Umwelt. Diese Auswirkungen sind entsprechend den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vgl.: §§ 1 und 8 BNatG und §§ 1, 5, 6a und b und 7 HENatG) auszugleichen.

Bei der Bestimmung der erforderlichen Maßnahmen sind folgende Gesichtspunkte relevant:

- der Ort des Eingriffs
- der Zeitpunkt und die Dauer des Eingriffs
- der Betroffene des Eingriffs
- die Funktionen und Leistungen des Naturhaushaltes
- die Veränderung des Landschaftsbildes.

Dies bedeutet, daß neben einem quantitativen Ausgleich auch qualitative Ausgleichselemente geschaffen werden müssen. Darüber hinaus ist die durch die Flächenmehrversiegelung eintretende Funktionsminderung des Naturhaushaltes angemessen auszugleichen.

Im vorliegenden Fall handelt es sich im wesentlichen um die Inanspruchnahme von Ackerflächen sowie in geringem Umfang um Grünlandflächen, Straßenrandflächen, Baumhecken und landwirtschaftliche Wege.

Da die Mehrversiegelung nicht durch Entsiegelungsmaßnahmen ausgeglichen werden kann, muß durch die Gesamtmaßnahme eine ökologische Aufwertung der Bodennutzung erzielt und ein neugestaltetes Landschaftsbild geschaffen werden. Dies ist durch die Erhöhung der strukturellen Vielfalt durch die Baum- und Heckenanpflanzungen und die neu anzulegenden Obstbaumwiesen gewährleistet.

Durch den Wechsel von lichten Baumreihen und Heckenanpflanzungen wird eine abwechslungsreiche Streckenführung erzielt. In ausgewachsenem Zustand wird diese Bepflanzung zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes und zu einer optischen Verknüpfung des Ortes mit der umgebenden Landschaft führen.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird der Eingriff innerhalb der Grenzen des Geltungsbereiches ausgeglichen.

7.0 Altlasten

Im Geltungsbereich sind weder Altlasten noch Altablagerungen bekannt. Es gibt auch keine Hinweise auf entsprechende Verdachtsflächen.

Vorsorglich wird beim Kampfmittelräumdienst des RP Darmstadt eine Überprüfung auf Blindgänger beantragt.

8.0 Hinweis auf weitere Planungen

Für die Ostseite der BAB A 5 existiert ein Planfeststellungsbeschuß vom 24.06.1996 für die Errichtung einer Lärmschutzanlage. Diese Maßnahme wird derzeit realisiert.

Für die Umgehungsstraße Ober-Erlenbach ist das Raumordnungsverfahren durchgeführt und am 10.10.1996 abgeschlossen worden.

Gleichzeitig zur vorliegenden Nordverlängerung der Umgehung Ober-Eschbach wird auch das Bebauungsplanverfahren für die Umgehungsstraße Ober-Erlenbach eingeleitet.

9.0 Aufstellungsverfahren

In die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden als rechtsverbindliche Bestandteile einbezogen:

1. Bebauungsplanurkunde als Lageplan M 1 : 1000 mit Begründung
2. die Lagepläne Blatt 1 + 2 des „Landschaftspflegerischen Begleitplanes, Maßnahmenplan“, M 1 : 1000
3. die Beschreibung der erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen

Bad Homburg v. d. Höhe, 04.01.2000

gez. R. Wolters

.....
R. Wolters
Oberbürgermeister

gez. J. Hölz

.....
J. Hölz
Fachbereichsleiter