

BOTANISCHE VEREINIGUNG für NATURSCHUTZ
in HESSEN e.V.

BUND für UMWELT und NATURSCHUTZ DEUTSCH-
LAND
Landesverband Hessen e.V.

DEUTSCHE GEBIRGS- und WANDERVEREINE
Landesverband Hessen e.V.

HESSISCHE GESELLSCHAFT für ORNITHOLOGIE und
NATURSCHUTZ e.V.

LANDESJAGDVERBAND HESSEN e.V.

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND
Landesverband Hessen e.V.

SCHUTZGEMEINSCHAFT DEUTSCHER WALD
Landesverband Hessen e.V.

VERBAND HESSISCHER FISCHER E.V.

**Anerkannte Verbände nach § 3 Umweltrechtsbehelfsge-
setz**

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland
G. Krämer, An der Prinzenmauer 44, 35510 Butzbach

Planungsbüro Holger Fischer
Dipl.-Geogr. Holger Fischer
Konrad-Adenauer-Straße 16
35440 Linden

Absender dieses Schreibens:

BUND für UMWELT UND NATUR-
SCHUTZ DEUTSCHLAND
LV Hessen e.V.
Gernot Krämer
An der Prinzenmauer 44
35510 Butzbach

26.11.2017

Bauleitplanung der Stadt Butzbach, Bebauungsplan "Wohnen am Bahnhof"

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Auftrag der o.g. Verbände wird zum Bebauungsplan "Wohnen am Bahnhof" Stellung genom-
men:

Wohngebäude Ostseite der Bahnlinie

1. Der Bebauungsplan enthält lediglich für das Dach der Tiefgarage Festsetzungen. Es sollte festgesetzt werden, dass alle Dächer, die dafür geeignet sind (Flachdach bzw. Dächer für die bei Anlage eines Gründaches keine Schubsicherung erforderlich ist) mit einer Dachbe-
grünung versehen werden.
Begründung: Ausgleich für den Verlust der Schotter- und Ruderalflächen im Geltungsbe-
reich des Bebauungsplans (s. Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan Seite
11f.), Retention bzw. Verlangsamung des Abflusses von Niederschlagswasser (gesetz-
liche Vorgaben, Hinweis EVB, Kapazitätsprobleme des Butzbacher Kanalsystems bei Star-
kregen), Biodiversität, Insektensterben, Rückgang der Singvögel
Anmerkung: Auf Grund der Abwassersatzung der Stadt Butzbach wird für Gründächer ein
niedriger Ansatz an Niederschlagswasser bei der Berechnung der Abwassergebühren an-
gerechnet. Die anfänglichen Mehrkosten dürften sich daher zumindest teilweise amortisie-
ren.
2. Bzgl. des Umgangs mit Niederschlagswasser auf das Baugenehmigungsverfahren (das
ohne Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird) zu verweisen, mag formal rechtlich zu-
treffend sein, lässt aber auch den Schluss zu, daß der Investor nicht an einer Versickerung,
Nutzung oder Zurückhalten von Niederschlagswasser interessiert ist, und darauf setzt, im
Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine Erlaubnis zur Einleitung in das Kanalsys-
tem zu erhalten (z. B. auf Grund der fast vollständigen Überbauung des Geländes). Aus

diesem Grund sind sehr wohl eindeutige und bindende Regelungen zum Umgang mit Niederschlagswasser im Bebauungsplan erforderlich.

3. Es sollten an den Gebäuden Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter und Fledermäuse geschaffen werden (soweit erinnerlich war dies in der Abwägung zu einem der vorherigen Entwürfe bereits in Aussicht gestellt worden). Begründung: Verlust an Lebensraum (Abriß von alten Gebäuden), Biodiversität, Insektensterben, Rückgang der Singvögel
4. Auf Grund der aktuellen "Mode" Freiflächen mit Kies- und Steinaufschüttungen oder Glasschüttungen etc. zu gestalten, sollte eine eindeutige Festsetzung, die dieses untersagt, aufgenommen werden.
Begründung: Biodiversität, Insektensterben, Rückgang der Singvögel
5. In den textlichen Festsetzungen wird ausdrücklich auf die Stellplatzsatzung der Stadt Butzbach hingewiesen. Im Plan ist aber nicht erkennbar, wo die danach erforderlichen Baumpflanzungen vorgenommen werden sollen. Eine Festsetzung diesbezüglich ist erforderlich, weil die Erfahrung aus der Umsetzung anderer Bebauungspläne in Butzbach zeigt, dass die Pflanzungen, die auf Grund der Stellplatzsatzung erforderlich sind, nur unzureichend vorgenommen werden. Als Begründung wird z. B. regelmäßig angeführt, dass Anpflanzungen auf Grund von Leitungen im Untergrund nicht möglich seien. Nach der in der Begründung enthaltenen Skizze (s. dort S. 10) müssten für die ca. 48 Parkplätze im Freien im Bereich der Wohnbebauung mindestens 9 Bäume gepflanzt werden, was schwierig werden dürfte. Eine konkrete Festsetzung ist daher erforderlich (oder eine Alternative – z. B. Fassadenbegrünung)
Begründung: Biodiversität, Rückgang Vögel und Insekten, Klimawandel
6. Es sind keine Festsetzungen zur Versorgung der Gebäude mit Energie enthalten. Es wird lediglich auf die allgemeinen Bestimmungen hingewiesen. Auf Grund der Größe des Projektes bietet sich u. E. der Einbau eines BHKWs zur kombinierten Strom- und Wärmeversorgung an. Begründung: Klimawandel
7. Die Festsetzungen zu Fahrradabstellanlagen sind nicht mehr zeitgemäß. Heutige Räder mit unterstützendem Elektroantrieb ("E-Bikes") stellen einen Wert von (in der Regel deutlich) über 2000.- € dar. Hierfür sind leicht zugängliche (ohne Stufen), geschützte und sichere Abstellanlagen erforderlich.

Parkdeck Westseite Bahnlinie

8. Beim Bau des Parkdecks westlich der Bahnlinie gehen ca. 15 Bäume und andere Gehölze im Bereich der jetzigen Parkplätze sowie die umgebende, extensive Grünfläche verloren (s. Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan S. 11). Die Anpflanzungen waren auf Grund der Stellplatzsatzung der Stadt Butzbach vorgenommen worden. Es kann nicht sein, dass die Stadt jetzt von diesem eigenen Standard (der sich ganz offensichtlich bewährt hat) abweicht. Um dem eigenen Anspruch gerecht zu werden, muss ein entsprechender Ausgleich festgesetzt werden. Dies insbesondere auch deshalb, weil für die Folgen des Eingriffs auf der Ostseite ebenfalls kein Ausgleich erfolgt. Denkbar sind: Überdachung des Parkdecks mit Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Spalierbäume entlang des Parkdecks, Bepflanzung der verbleibenden Freiflächen mit Bäumen und Gehölzen, Verwendung der derzeit zur Abstellanlage gehörenden nördlichen Fläche (zwischen Bahnlinie und den Flurstücken Butzbach, Flur 008/009/000 und Flur 008/007/002), die vom Bebauungsplan nicht mehr erfasst wird (weshalb wir davon ausgehen, dass sie künftig nicht mehr in der derzeitigen Form genutzt wird) als Ausgleich (bei Sicherstellung der dauerhaften Unterhaltung). Evtl. wäre hier sogar eine Möglichkeit, einen Rückhaltmöglichkeit für das Niederschlagswasser des Parkdecks zu schaffen. Weitere Begründung: Biodiversität, Insektensterben, Rückgang der Singvögel

9. Das Parkdeck auf der Westseite sollte unbedingt vor Beginn der Baumaßnahmen auf der Ostseite fertiggestellt werden. Ansonsten würde sich für die Dauer der Baumaßnahmen die Parkplatzsituation rund um den Bahnhof extrem verschärfen.
10. Das Lärmgutachten bezieht sich ausschließlich auf den östlichen Bereich des Plangebietes. Die Auswirkung der Errichtung des Parkdecks (Steigerung der Stellplätze in diesem Bereich um schätzungsweise ca. 250%!) wurde nicht untersucht. U. E. ist vor allem am zeitigen Morgen (06:00 bis 07:00 Uhr) mit ca. 200 zusätzlichen Fahrzeugen, die das Parkdeck anfahren, zu rechnen!
11. Das Parkdeck dürfte in etwa den Verlust an Parkplätzen durch die Baumaßnahmen ausgleichen. Der tatsächliche Bedarf an Parkplätzen für Pendler wird damit nicht gedeckt (nach unserer Kenntnis liegt die Wartezeit für eine Parkberechtigung für die derzeitige Anlage zur Zeit bei mehreren Monaten). Es ist zu befürchten, dass durch neue Baugebiete (Hoch-Weisel, Ebersgöns) in Ortsteilen mit schlechter Busanbindung ein zusätzlicher Bedarf entsteht. Es sollte daher geprüft werden, ob nicht mehr Parkplätze geschaffen werden können (z. B. durch den Bau von mehr als einem Geschoß). Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Anwohner an den zum Parkdeck führenden Straßen hierdurch nicht einer unzulässigen Lärmbelastung ausgesetzt werden (Erstellung eines Lärmgutachtens vorab).
12. Es fehlen Festsetzungen für Fahrradabstellanlagen. Die heute gebräuchlichen Fahrräder stellen einen Wert von 2000.- € und mehr (E-Bikes) dar. Hierfür müssen geeignete (Schutz vor Diebstahl und vor der Witterung) Abstellanlagen geschaffen werden.
13. Es fehlen Festsetzungen zu Abstellplätzen für Fahrzeuge mit Elektroantrieb (mit Auflademöglichkeit).

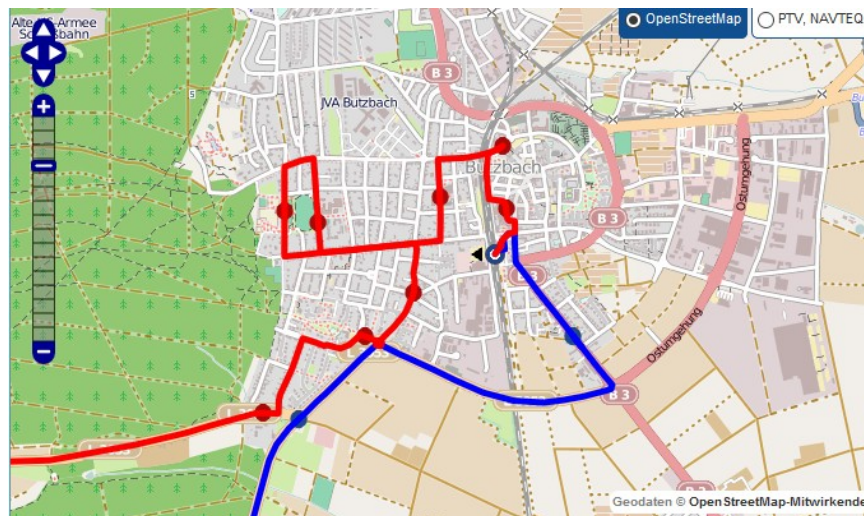
Bahnhof und Fußgängerbrücke

14. Dach und Niederschlagswasser s. o. Pkt. 1 + 2
15. Für die Fußgängerbrücke sind anscheinend lediglich zwei Fahrstühle vorgesehen (s. Begründung S. 3). Um eine barrierefreie Erreichbarkeit von Gleis zwei von der West- wie von der Ostseite der Gleise sicherzustellen sind aber drei Fahrstühle erforderlich! Oder soll eine mobilitätseingeschränkte Person die aus Richtung Taunusstraße kommt und nach Frankfurt fahren möchte, erst durch die Unterführung auf die Ostseite um dann endlich über die Fußgängerbrücke auf Gleis zwei zu gelangen? Das dürfte bei einem Neubau der Öffentlichkeit kaum zu vermitteln sein..-
16. Wie die Fußgängerbrücke an die Kaiserstraße angebunden werden soll, ist aus der Planung nicht ersichtlich. Auf Grund der räumlichen Situation dort (schmaler Bürgersteig) ist dies nicht ohne Weiteres möglich und Bedarf einer ausführlicheren Planung als hier dargestellt.
17. Die Anbindung des EDEKA-Marktes an die Fußgängerbrücke muss überprüft werden. Ggf. muss die Anordnung der Fußgängerbrücke in Abhängigkeit von der Parkplatzeinfahrt zum Markt verschoben werden und es ist ein Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") erforderlich.

Übergang Bus-Bahn

18. Es fehlen Festsetzungen (Anordnung der Halteplätze, Festlegung der Zugangsmöglichkeiten zur Bahn, Überdachung der Wege, Wartezonen...) mit denen ein attraktiver und bequemer Übergang von der Bahn auf Busse sichergestellt wird (z. B. witterungsgeschützte Wartezone in dem zu errichtenden Gebäude, da zu erwarten ist, dass mit dem Abriß des Bahnhofsgebäudes auch die Überdachung von Bahnsteig 1 entfernt wird. Auch muss endlich ein Ersatz für die seit Jahren nicht mehr nutzbare Wartehalle geschaffen werden).

19. Vom Butzbacher Bahnhof bestehen zwischen 05:00 und 09:00 Uhr 12 Verbindungen zum Frankfurter Hauptbahnhof (9 direkt, 3 mit Umsteigen). Aus den Vororten sind jeweils nur 3-6 dieser Verbindungen mit Bussen angebunden. Während des Schülerverkehrs ist die Linienführung der Busse auf diesen ausgerichtet, d.h. es werden zunächst die Schulen am Schrenzerhang angefahren und dann erst der Bahnhof (s. Karte Beispiel: FB 55 aus Richtung Hoch-Weisel).



Für die Pendler verlängert sich dadurch die Busfahrt um bis zu 10 Minuten. Dies ließe sich vermeiden, wenn die Busse im Schülerverkehr zunächst die Westseite des Bahnhofs anfahren würden (z. B. die Linie FB 55 über Hoch-Weiseler Straße, Kaiserstraße und Taunusstraße führen) und dann die Schulen. Dies hätte außerdem den Vorteil, dass mit dem Zug ankommende Schüler eine Möglichkeit hätten, mit dem Bus zur Schule weiter zu fahren. Bevor durch den Bau der Fußgängerbrücke und des Parkdecks auf der Westseite des Bahnhofs für die nächsten Jahre "Fakten" geschaffen werden, sollte diese Möglichkeit zumindest eingehend geprüft werden und die Planung ggf. darauf ausgerichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Gernot Krämer