

**Bebauungsplan Nr. 53a
„Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“**

Begründung . Vorentwurf

1. September 2026

Rathaus Neu-Isenburg
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauberatung (FB 61)
Hugenottenallee 53
63263 Neu-Isenburg

Inhalt	Seite
Teil 1 . Städtebauliche Planung	4
1 Anlass, Erforderlichkeit und Ziele	4
2 Lage des Plangebiets und räumlicher Geltungsbereich	5
3 Übergeordnete Planungen.....	6
3.1 Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan	6
3.2 Verbindliche Bauleitplanung	9
4 Weitere Fachplanungen und Gutachten.....	10
4.1 Regionaltangente West	10
4.2 Verkehrsplanung der Stadt Neu-Isenburg	11
4.3 Einzelhandelskonzept, ISEK und Auswirkungsanalyse	12
4.4 Fachgutachten	12
5 Städtebauliches Konzept	13
Teil 2 . Festsetzungen des Bebauungsplans.....	16
A . Planungsrechtliche Festsetzungen.....	16
1 Art der baulichen Nutzung	16
1.1 Urbanes Gebiet (MU)	16
1.2 Kerngebiete (MK)	17
1.3 Sondergebiet Modelleisenbahnverein (SOMEK).....	18
2 Maß der baulichen Nutzung	18
2.1 Grundflächenzahl (GRZ)	18
2.2 Geschossflächenzahl (GFZ).....	19
2.3 Zahl der Vollgeschosse (Z)	19
2.4 Höhe baulicher Anlagen (OK, TH)	20
3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Nebenanlagen	20
3.1 Überbaubare Grundstücksflächen.....	20
3.2 Nebenanlagen	21
4 Stellplätze und Abstellplätze	21
5 Verkehrsflächen.....	22
6 Flächen für Versorgungsanlagen	23
7 Öffentliche Grünflächen	24
8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	24
9 Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie	25
10 Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen	25

11	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	25
11.1	Maßnahmen zum Artenschutz.....	25
11.2	Maßnahmen zur Reduktion der bioklimatischen Belastungen	26
11.3	Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	27
11.4	Dachbegrünung	28
11.5	Allgemeine Bestimmungen.....	28
11.6	Rückhaltung und Ableitung des Niederschlagswassers, Ausführen befestigter Flächen.....	28
	B . Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	29
1	Gestaltung baulicher Anlagen	29
2	Werbeanlagen.....	29
3	Einfriedungen.....	30
	Teil 3 . Umweltplanung	31
1	Landschaftsplanung	31
2	Artenschutz	31
3	Boden und Bodenschutz	34
4	Wasserversorgung und Gewässer, Hochwasserschutz, Entwässerung	35
5	Klima.....	37
6	Schallschutz	37
7	Energieversorgung	38
	Teil 4 . Allgemeines, Verfahren	41
1	Verfahren	41
2	Rechtsgrundlagen	42

Teil 1 . Städtebauliche Planung

1 Anlass, Erforderlichkeit und Ziele

Auf der gewerblichen Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs zwischen Schleussnerstraße und Carl-Ulrich-Straße plant die Stadt Neu-Isenburg die Entwicklung mehrerer gemischt genutzter Gebäudekomplexe. Es soll eine Neubebauung aus mehrgeschossigen Gebäuden mit Wohnungen und belebter Erdgeschosszone entstehen. Das Vorhabengebiet umfasst den westlichen Teil des Geltungsbereichs des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 53 „Ehemaliger Güterbahnhof“ aus dem Jahr 2008, der für die Umsetzung des Vorhabens geändert bzw. neu aufgestellt werden muss.

Mit der Neuauflistung des Bebauungsplans sollen dort, neben rund 200 Wohneinheiten in den oberen Geschossen, Flächen für nicht großflächigen Einzelhandel, Kleingewerbe und Gastronomie etabliert werden. Die Geschossfläche liegt insgesamt bei rund 20.000 m². Der ruhende Verkehr wird über eine Tiefgarage abgewickelt. Als Voraussetzung für die Realisierung des Bauvorhabens werden die derzeit auf dem Gelände bestehenden und nicht mehr genutzten Gebäude der Spielothek und die Bestands-tiefgarage abgebrochen.

Ziel der Neuplanung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein neues, städtebaulich qualitätsvolles urbanes Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Gastronomie und Geschäften sowie Einzelhandel mit Nahversorgungsfunktion. Zudem soll ein öffentlicher Platz mit Durchgangsfunktion in Verlängerung des Quartiersplatzes im Stadtquartier Süd hergestellt werden. Es wird sichergestellt, dass durch das neue Baugebiet keine Spannungen unter Berücksichtigung des vorhandenen Einzelhandels, des umgebenden Verkehrs und der umgebenden Bau- und Nutzungsstrukturen entstehen.

Übergeordnete Ziele der Planung sind:

- eine effiziente Bodennutzung im Sinne flächensparender städtebaulicher Typologien unter Berücksichtigung energetischer, umwelt- und klimafreundlicher Aspekte,
- eine langfristige Etablierung gemischt genutzter Strukturen, die stadträumlich mit der Umgebung verzahnt sind,
- die Schaffung eines hochwertigen und gemischt genutzten Wohnquartiers mit unterschiedlichen Wohnformen und -angeboten,
- die Entwicklung einer langfristig stabilen und prägnanten Siedlungsstruktur,
- sowie die qualitativ hochwertige Begrünung der Freiflächen und bebauten Flächen vor dem Hintergrund des Klimawandels (Kühleffekte, Schattenspenden) und des Artenschutzes.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 53a „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ umfasst rund 4,6 ha, wovon ca. 1,1 ha auf das Vorhabengebiet fallen. Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude des ehemaligen Güterbahnhofs bleibt erhalten. Für die Kerngebiete im östlichen Geltungsbereich und das Sondergebiet im westlichen Geltungsbereich werden die bisherigen Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 53 übernommen. Die restlichen Flächen des Geltungsbereichs setzen sich überwiegend aus bestehenden Verkehrsflächen zusammen, welche im Zuge des Projektfortschritts der Regionaltangente West (RTW), die nördlich entlang des Vorhabengebiets vorbeiführt, umgebaut werden müssen.

2 Lage des Plangebiets und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt südlich des Zentrums der Stadt Neu-Isenburg und ist durch die räumliche Nähe zum Bahnhof Neu-Isenburg und durch die Anbindung über die Carl-Ulrich-Straße (L3117) an die Bundesautobahnen A3, A5 und A661 städtebaulich und verkehrstechnisch gut angeschlossen. Vom Bahnhof verkehren in regelmäßiger Taktung die S-Bahnlinie S6, Regionalbahnen und Regionalexpressbahnen sowie Busse. Durch den Ausbau der Regionaltangente West wird zukünftig eine Haltestelle direkt auf Höhe des ehemaligen Güterbahnhofs entstehen und die verkehrliche Anbindung des neuen Quartiers weiter verbessern. Über die am nördlichen Stadtrand gelegene Straßenbahn-Haltestelle „Frankfurt (Main) Neu-Isenburg Stadtgrenze“ gibt es darüber hinaus bereits eine direkte Anbindung an die Stadt Frankfurt am Main.

Nördlich des Plangebiets befinden sich Wohngebäude sowie ein Seniorenpflegeheim und ein Geschäftshaus. Südlich des Plangebiets wird derzeit das neue Stadtquartier Süd entwickelt, welches stark nutzungsdurchmischt ist.



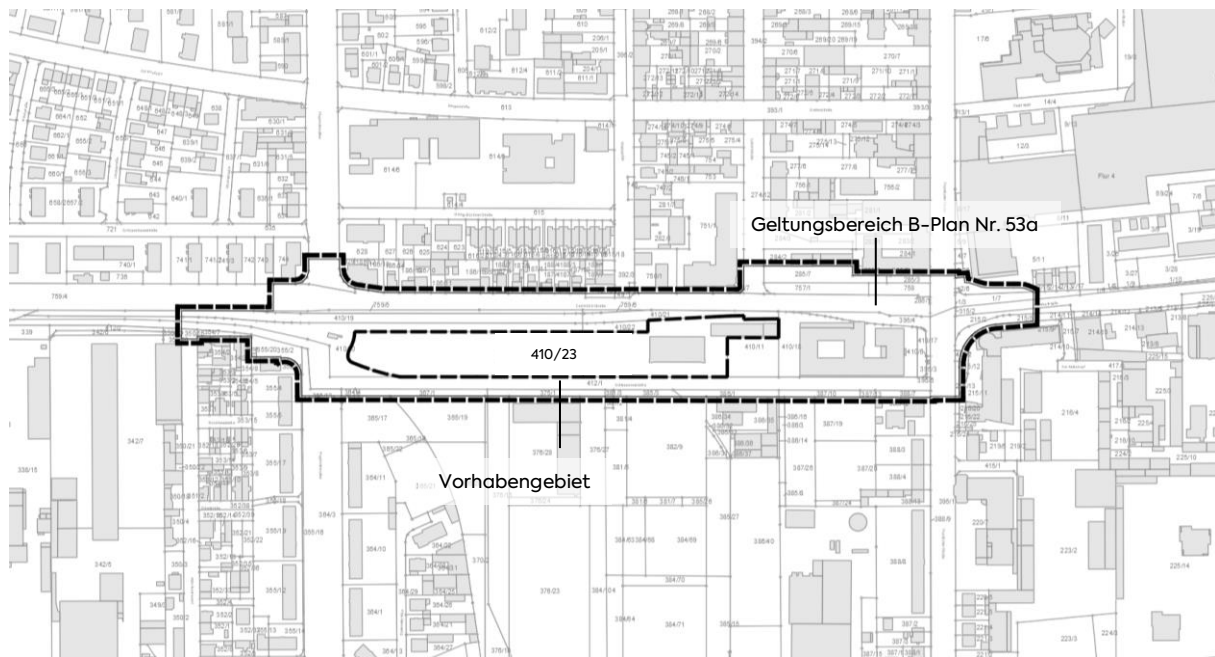
Geltungsbereich und Vorhabengebiet mit Orthofoto

© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (2024), Bearbeitung durch Stadt.Quartier

Für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Neu-Isenburg zwischen der Carl-Ulrich-Straße, Frankfurter Straße, Schleussnerstraße bis Hugentottenallee, einschließlich der Kreuzungsbereiche, wird ein Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) zur Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 53 „Ehemaliger Güterbahnhof“ aufgestellt. Der Geltungsbereich liegt innerhalb der Gemarkung Neu-Isenburg, Flur 3 und Flur 4, und wird begrenzt durch:

- die südlichen Grundstücksgrenzen der Bebauung nördlich der Carl-Ulrich-Straße im Norden,
- die nördlichen Grundstücksgrenzen der Bebauung südlich der Schleussnerstraße (Stadtquartier Süd) im Süden,
- die Carl-Ulrich-Straße im Westen, und
- die Friedhofstraße im Osten.

Er umfasst die Flurstücke Flur 3 Nr. 187/8 (teilweise), Nr. 274/12 (teilweise), Nr. 285/3, Nr. 285/7, Nr. 286/1, Nr. 350/16 (teilweise), Nr. 354/7, Nr. 355/2, Nr. 355/7 (teilweise), Nr. 355/20, Nr. 364/3 (teilweise), Nr. 364/4 (teilweise), Nr. 367/1, Nr. 375/1, Nr. 381/3, Nr. 385/3, Nr. 386/1, Nr. 387/10, Nr. 387/13, Nr. 388/7, Nr. 392/3 (teilweise), Nr. 395/1 (teilweise), Nr. 395/3, Nr. 395/4, Nr. 395/5, Nr. 404 (teilweise), Nr. 410/6, Nr. 410/11, **Nr. 410/23 (Vorhabengebiet)**, Nr. 410/17, Nr. 410/18, Nr. 410/19 (teilweise), Nr. 410/20 (teilweise), Nr. 410/21, Nr. 410/22, Nr. 412/1 (teilweise), Nr. 500/3 (teilweise), Nr. 749 (teilweise), Nr. 757/1, Nr. 758, Nr. 759/4 (teilweise) und Nr. 759/5, Nr. 759/6. In Flur 4 umfasst er Nr. 1/3, Nr. 1/7 (teilweise), Nr. 2/6, Nr. 5/11 (teilweise), Nr. 215/2 (teilweise), Nr. 215/5 (teilweise), Nr. 216/13, Nr. 315/4 und Nr. 417/2.



Geltungsbereich und Vorhabengebiet mit Kataster © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (2024), Bearbeitung durch Stadt.Quartier

Das Vorhabengebiet liegt in ebenem Gelände und fällt von Osten nach Westen um etwa einen Meter ab. Die Höhenlage variiert zwischen ca. 122 und 123 m über Normalhöhennull (ü. NHN).

3 Übergeordnete Planungen

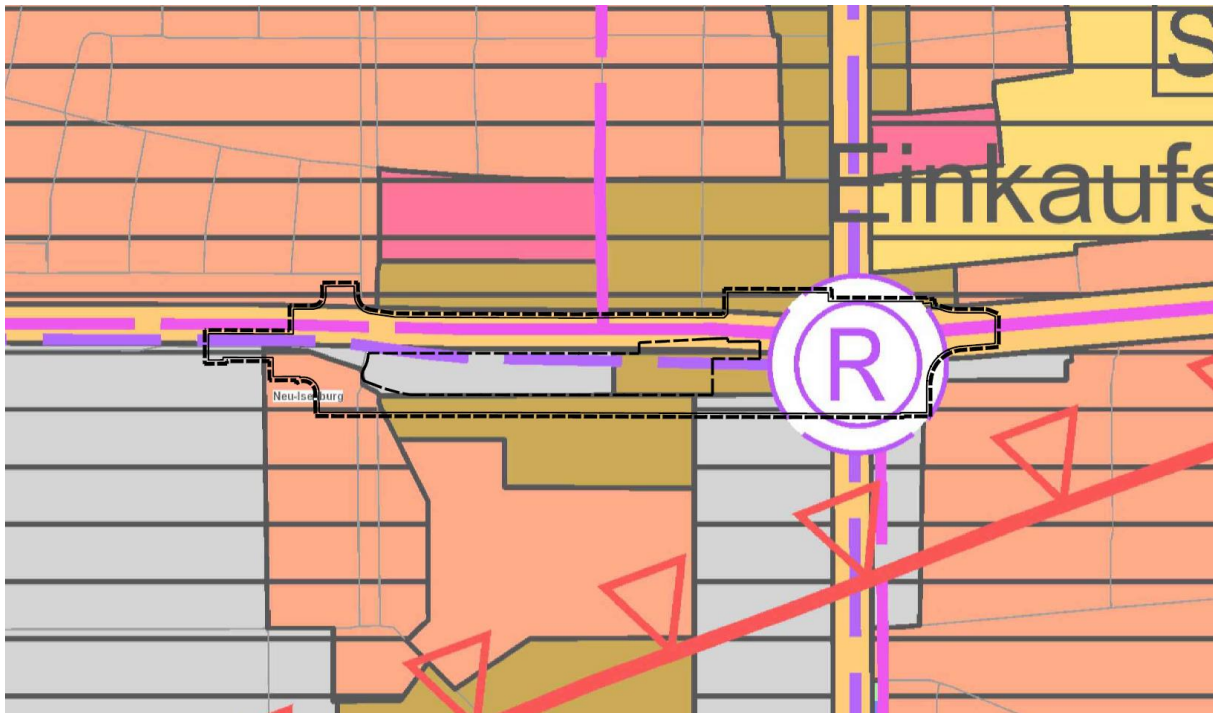
3.1 Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan

Die Stadt Neu-Isenburg liegt im Gebiet des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Im Gebiet des Regionalverbands ist der Regionalplan Südhessen und der Regionale Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP) wirksam. Als Kombination aus Regionalplan und Flächennutzungsplan dient das Planwerk der vorbereitenden Bauleitplanung.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist im RegFNP 2010 überwiegend als „Gewerbefläche im Bestand“ und „Gemischte Baufläche im Bestand“ ausgewiesen. Weiterhin ist die Carl-Ulrich-Straße als „Fläche für den Straßenverkehr“ eingetragen. Die Trasse der Regionaltangente West wird als regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke mit einem geplanten Haltepunkt („R“) dargestellt.

Die Änderung der Planung liegt größtenteils in einem Bereich, der als „Gewerbefläche im Bestand“ dargestellt ist (ca. 0,7 ha). Da der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach

§ 13a BauGB aufgestellt wird (siehe Teil 4, Kapitel 1), kann die Änderung des RegFNP hin zu einer ebenfalls gemischten Baufläche im Wege der Berichtigung erfolgen.



Auszug aus dem RegFNP 2010 mit Überlagerung Geltungsbereich und Vorhabengebiet © Regionalverband Frankfurt-RheinMain 2010, Bearbeitung durch Stadt.Quartier

Wohnungsdichte

Der Regionalplan Südhessen legt für verschiedene Siedlungstypen regionalplanerische Dichtewerte fest. Diese dienen als Grundlage zur Dimensionierung der Vorranggebiete Siedlung, zur Umsetzung des Ziels des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, sowie zur Vermeidung negativer städtebaulicher Auswirkungen durch zu hohe Verdichtung oder zu niedriger Auslastung kommunaler Infrastrukturen. Das genannte regionalplanerische Ziel Z3.4.1-9 sieht vor, dass im Rahmen der Bauleitplanung für die verschiedenen Siedlungstypen die nachfolgenden Dichtevorgaben, bezogen auf das Bruttowohnbau-land, einzuhalten sind:

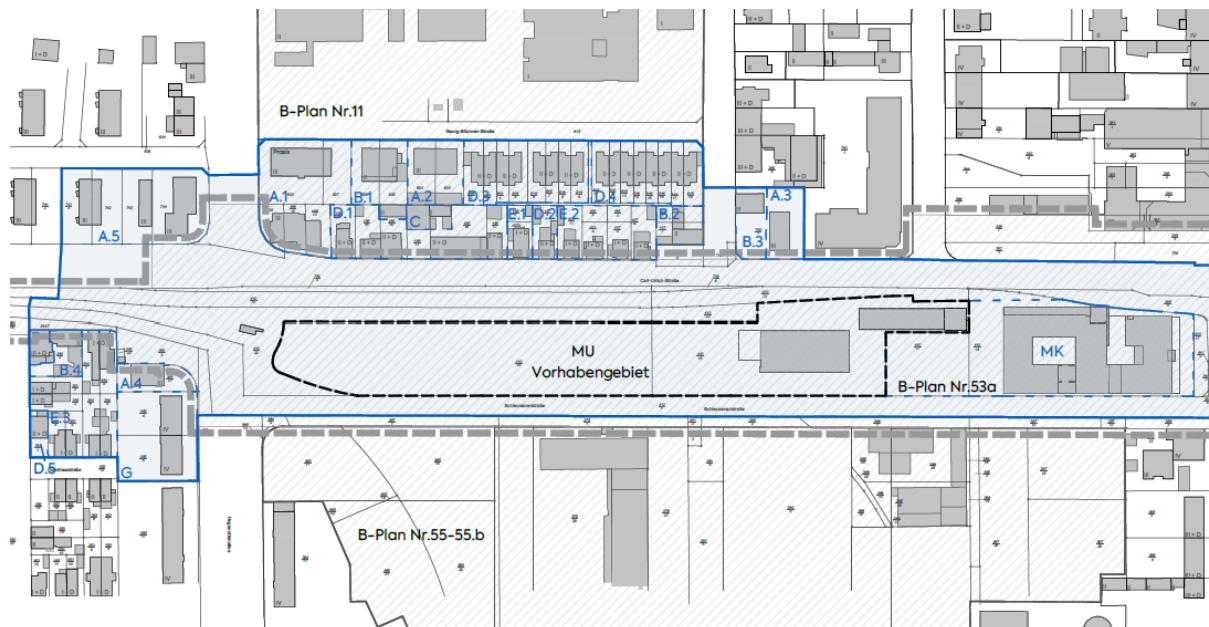
- im ländlichen Siedlungstyp 25 bis 40 Wohneinheiten je ha,
- in verstädterter Besiedlung und ihrer Umgebung 35 bis 50 Wohneinheiten je ha,
- im Einzugsbereich vorhandener oder geplanter S- und U-Bahn-Haltepunkte 45 bis 60 Wohneinheiten je ha,
- im Großstadtbereich mindestens 60 Wohneinheiten je ha.

Die unteren Werte dürfen nur ausnahmsweise unterschritten werden. Für den oberen Dichtewert gelten keine regionalplanerisch definierten Ausnahmeregelungen.

Da eine eindeutige Zuordnung zu einem der Siedlungstypen und somit als Gebiet mit eigenständigem Charakter erst ab einer Größe von ca. 5 Hektar sinnvoll möglich ist, werden bei der Einordnung des vorliegenden Bebauungsplans benachbarte Siedlungsstrukturen hinzugezogen. Dabei werden insbesondere die Wohnungsbauten im Norden und Westen des Geltungsbereichs betrachtet und ihre Dichtewerte anhand der Grundflächen und Geschossigkeiten abgeschätzt. Je 100 m² Geschossfläche wird eine Wohneinheit angenommen.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die Dichtewerte der genannten Teilbereiche.

Gebiete	Bruttofläche	Geschossfläche Wohnen	WE (1 WE/100 m ² GF)	Wohnungsdichte (WE/ha)
Bestandsgebiete	47.136 m ²	14.568 m ²	146	31
Vorhabengebiet	10.489 m ²	18.723 m ²	187	179
Bezugsgebiet	57.625 m²	33.291 m²	333	58



Legende

- Vorhabengebiet
- Geltungsbereich Nr. 53a
- Bereich mit B-Plan
- Bezugsgebiet
- Teilgebiete

Anzahl der Wohneinheiten
pro Teilgebiet

- A.1-A.5: 40 WE
- B.1-B.4: 14 WE
- C: 0,5 WE
- D.1-D.5: 57 WE
- E.1-E.3: 16 WE
- F: 4 WE
- G: 14 WE
- Summe: 146 WE

Anzahl der Wohneinheiten
im Plangebiet (gemäß GFZ 2,1)

187 WE

Bezugsgebiet gesamt

57.625 m²
333 WE
58 WE/ha

Bezugswert: 45-60 WE/ha
"im Einzugsbereich vorhandener oder geplanter S- und U-Bahn-Haltestellen" gemäß RPS 2010



Übersicht Ermittlung Wohnungsdichte © Stadt.Quartier (2026)

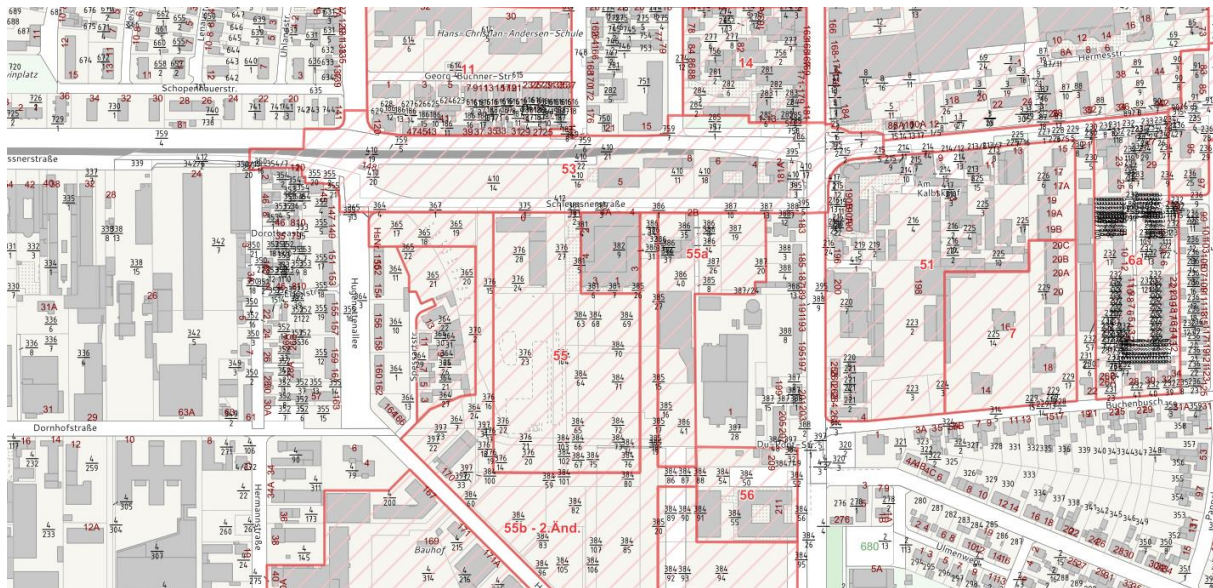
Das Kerngebiet MK1 wird zu den Bestandsgebieten gezählt, da es ohne Änderungen in den Bebauungsplan übernommen wird. Die Randbereiche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 53a „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ werden von der Betrachtung ausgeschlossen, da es sich dabei lediglich um öffentliche Verkehrsflächen handelt.

Die Werte verdeutlichen eine hohe Wohnungsdichte des Gesamtgebiets, wobei das neue Vorhaben im Vergleich deutlich höher liegt. Dies rechtfertigt sich durch die Lage im Zentrum der Stadt Neu-Isenburgs direkt an der neuen RTW-Linie. Das gesamte Betrachtungsgebiet hält die Obergrenze des für Neu-Isenburg geltenden Dichtewerts gemäß dem Regionalplan ein. Für Gebiete im Einzugsbereich vorhandener oder geplanter S- und U-Bahn-Haltestellen darf eine Dichte von 60 WE/ha nicht überschritten werden. Das Ziel Z3.4.1-9 kann damit nach Abstimmung mit dem Regionalpräsidium Darmstadt für das Vorhaben „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ als erfüllt angesehen werden.

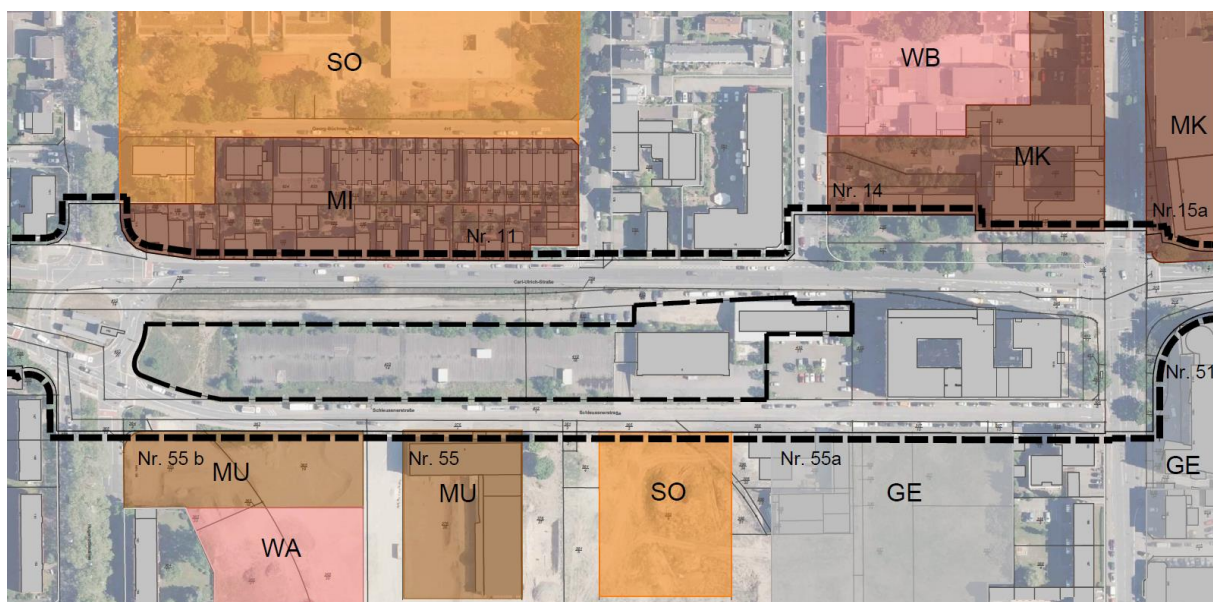
Siedlungsbeschränkung

Der Regionalplan weist Siedlungsbeschränkungsgebiete um den Frankfurter Flughafen aus. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans liegt derzeit noch innerhalb der Siedlungsbeschränkung. In diesen Gebieten ist die Ausweisung neuer Wohnbauflächen und Mischgebiete im Rahmen der Bauleitplanung nicht zulässig. Bauflächen in geltenden Bebauungsplänen und Flächen innerhalb des Siedlungsbestandes für städtebauliche Umstrukturierungsmaßnahmen bleiben von dieser Regelung jedoch unberührt. Insoweit bestehen hier nach Abstimmung mit dem Regionalpräsidium Darmstadt keine Konflikte.

3.2 Verbindliche Bauleitplanung



Übersicht der angrenzenden Bebauungspläne der Stadt Neu-Isenburg © Kreis Offenbach (2024)



Angrenzende Nutzungen © Übersicht angrenzende Bebauungspläne durch Stadt.Quartier (2024)

Folgende Bebauungspläne grenzen an den Geltungsbereich an:

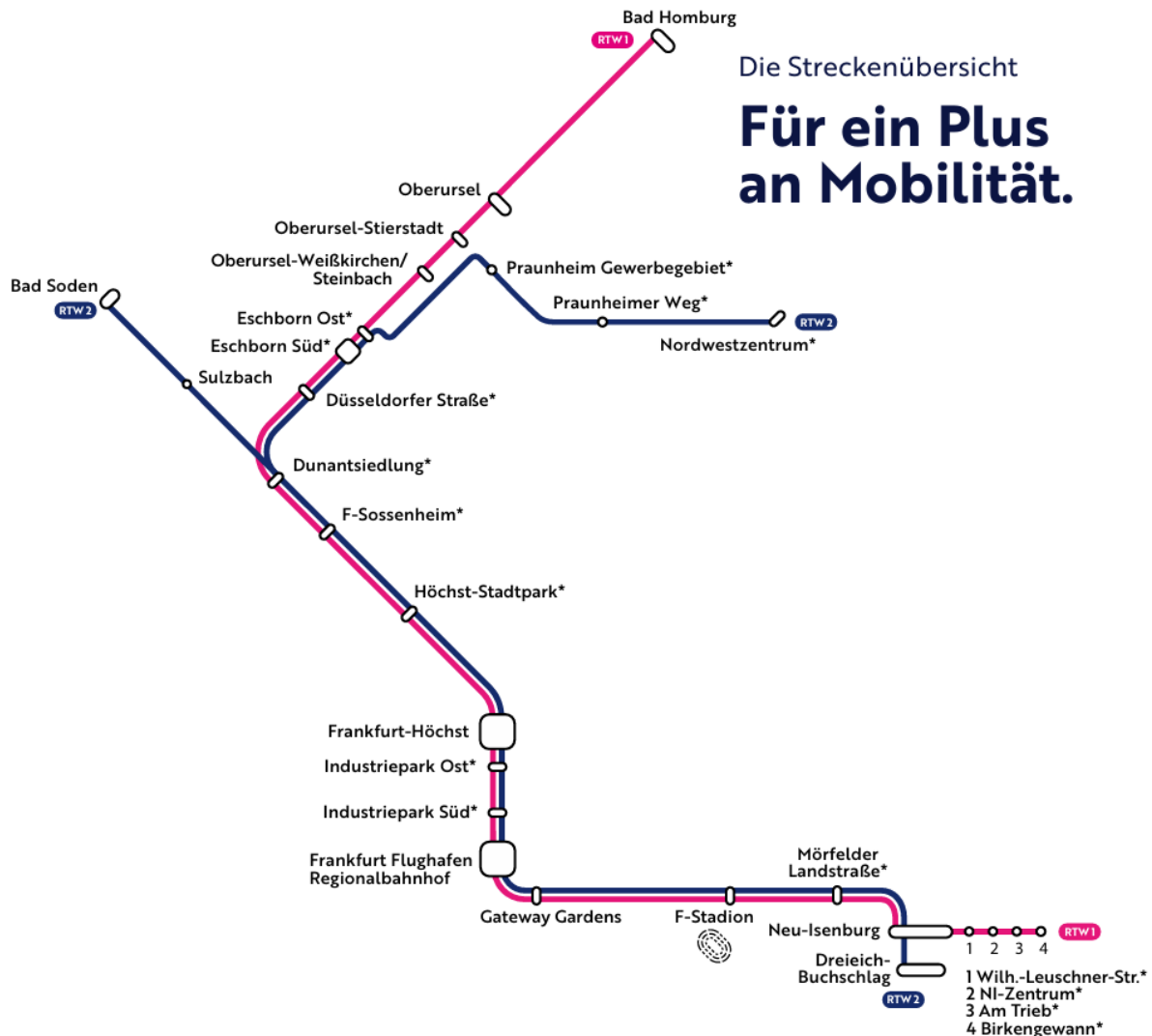
- Nördlich: Bebauungsplan Nr. 11 „Waldstraße – Carl-Ulrich-Straße – Hugentottenallee – Gartenstraße“ (1966), Mischgebiet mit deutlich überwiegender Wohnnutzung;
- Nördlich: Bebauungsplan Nr. 14 „Frankfurter Straße / Carl-Ulrich-Straße“ (2020), Kerngebiet mit vorrangig kleingewerblicher Nutzung;
- Nordöstlich: Bebauungsplan Nr. 15a „Einkaufszentrum“ (1972), Kerngebiet mit Einzelhandel und Gewerbe;
- Östlich: Bebauungsplan Nr. 51 „Am Kalbskopf“ (2003), Gewerbegebiet;
- Südlich: Bebauungsplan Nr. 55-55b „Stadtquartier Süd“ (2020-2022), Wohn-, gemischte und gewerbliche Flächen.

4 Weitere Fachplanungen und Gutachten

4.1 Regionaltangente West

Die Stadt Frankfurt am Main nimmt als wirtschaftliches Zentrum und wichtiger Verkehrsknotenpunkt eine besondere Stellung in der Metropolregion Rhein-Main ein. Die starke Verflechtung Frankfurts mit dem Umland und der Metropolregion FrankfurtRheinMain zeigt sich besonders im intensiven Pendlerverkehr. Der Ausbau regionaler Nahverkehrsangebote und die Verknüpfung mit den lokalen Frankfurter Angeboten besitzt eine hohe Priorität für die gesamte Metropolregion. Ebenso profitieren der Industriepark Höchst und auch der internationale Flughafen Fraport als die größten Arbeitgeber der Region von dem Ausbau der Regionaltangente West, die eine schnelle und unkomplizierte Verbindung bietet. Der RMV hat als zuständiger Verkehrsverbund für das Rhein-Main-Gebiet einen regionalen Nahverkehrsplan aufgestellt, in welchem die zukünftige Ausrichtung und Erweiterung des ÖPNV der Region beschrieben wird (siehe Abbildung).¹

¹ Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (2025): Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+. Ergebnisbericht_GVP-Schiene.pdf (zuletzt aufgerufen am 09.01.2026).



Konzeptionelle Darstellung des Frankfurter Schienenrings © RTW Planungsgesellschaft mbH (2025)

Ein großer Teil der Planfeststellungsverfahren für die Realisierung der Regionaltangente West ist bereits abgeschlossen, die restlichen befinden sich in den Vorbereitungen. Der Streckenabschnitt, welcher in West-Ost-Richtung durch den Geltungsbereich verläuft, befindet sich noch im Planungsverfahren (Planfeststellungsabschnitt Süd 2). Die geplante Führung der RTW-Trasse sowie besondere Nebenanlagen werden in den Bebauungsplan aufgenommen. Bis 2029 soll die gesamte RTW in Betrieb genommen werden.² Die entsprechenden Flächen sind im Eigentum der Stadt Neu-Isenburg. Innerhalb der Stadt Neu-Isenburg wird die RTW rechtlich als Straßenbahn (BO-Strab) fahren.

4.2 Verkehrsplanung der Stadt Neu-Isenburg

Im Zuge der Realisierung der RTW plant die Stadt Neu-Isenburg Maßnahmen an der parallel verlaufenden Ortsdurchfahrt (L 3117; Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße). Ursprünglich sollte für den Umbau ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Doch dem Antrag auf Verzicht auf die Planfeststellung hat die Landesbehörde „Hessen Mobil“ im Herbst 2024 stattgegeben.³ Die

² RTW Planungsgesellschaft mbH (2025): Die Regionaltangente West. Imagebroschüre Stand Oktober 2025. <https://www.regionaltangente-west.de/downloads.html> (zuletzt aufgerufen am 09.01.2026).

³ Op-online (2025): Bau der Regionaltangente West: Tunneldurchschnitt kurz vor Weihnachten - wie es jetzt weitergeht. <https://www.op-online.de/region/neu-isenburg/2026-erfolgen-antrag-auf-planfeststellung-fuer-rtw-abschnitt-sued-zwei-durch-neu-isenburg-koennte-im-ersten-quartal-94100474.html> (zuletzt aufgerufen am 09.01.2026).

entsprechenden Anpassungen der Verkehrsflächen werden in den Bebauungsplan integriert. Darüber hinaus wird ein Einrichtungsverkehr eingeführt und die Schleussnerstraße als Landesstraße umgewidmet.

4.3 Einzelhandelskonzept, ISEK und Auswirkungsanalyse

Im aktuellen ISEK (2019) wird dem Areal ein großes Entwicklungspotenzial zugewiesen, um die Verbindung zwischen der Innenstadt entlang der Frankfurter Straße und dem in Umsetzung befindlichen Stadtquartier Süd („Neue Welt“, ca. 800 neue Wohneinheiten) herzustellen. Im Stadtquartier Süd wurde zwischenzeitlich ein Edeka Lebensmittelmarkt eröffnet (06/2024), welcher durch das Angebot von Discountmärkten/einem Discountmarkt im neu geplanten Quartier ergänzt werden soll. Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt schließt sich östlich an das Plangebiet an und erstreckt sich nach Norden entlang der Frankfurter Straße.

Der Projektstandort ist als städtebaulich integrierter Standort zu bewerten, der eine Verbindung zwischen der Innenstadt und dem neuen Stadtquartier Süd herstellt. Es sind derzeit zwei Magnetbetriebe mit jeweils max. 800 m² Verkaufsfläche (Lebensmittelmärkte) und sechs kleinteilige Ladeneinheiten mit jeweils ca. 80 – 150 m² Verkaufsfläche vorgesehen. Die Magnetbetriebe werden den weit überwiegenden Teil ihres Umsatzes mit Kunden aus der Kernstadt Neu-Isenburgs erzielen. Daneben sind aufgrund der starken Arbeitsplatzdichte im Standortumfeld Streuumsätze mit auswärtigen Kunden zu erwarten. Auch die kleinteiligen Geschäfte werden keine bedeutsame übergemeindliche Ausstrahlung entfalten. Die zu erwartenden Wettbewerbswirkungen werden sich vor allem auf die Anbieter beziehen, die heute die wesentlichen Träger der wohnungsnahen Versorgung darstellen. Gegenüber der Innenstadt werden die Lebensmittelmärkte maximal 5 % des Wettbewerberumsatzes auslösen. Auch die Umverteilungen gegenüber den wohnungsnahen Versorgungsstandorten lassen keine städtebaulich relevanten Auswirkungen erwarten. Die kleinteiligen Einzelhandelsbetriebe mit überwiegend zentren- und nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten stellen eine Angebotsergänzung dar, ohne dass sie bedeutsame Wettbewerbswirkungen auf die Innenstadt ausüben werden. Unter Stadtentwicklungsaspekten stellt das Vorhaben eine städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachse der Innenstadt und des Stadtquartiers Süd dar und ordnet sich damit sinnvoll in die Ziele des ISEK der Stadt Neu-Isenburg ein. Die landesplanerischen und raumordnerischen Ziele werden nicht tangiert.⁴

4.4 Fachgutachten

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die nachfolgend aufgeführten Fachgutachten erstellt. Die Ergebnisse der Gutachten werden in der Begründung zur städtebaulichen Planung (Kapitel 5), zu den textlichen Festsetzungen (Teil 2) und zur Umweltplanung (Teil 3) erläutert.

- Landschaftsplanung und Biotopkartierung (Stadt.Quartier),
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Plan Ö),
- Bodengutachten (Baugrundinstitut Franke-Meißner und Partner),
- Energiekonzept (Farmakis Vermögensverwaltungs eGbR),
- Entwässerungskonzept (Ingenieurbüro für Wärme- und Haustechnik IBP),
- Auswirkungsanalyse Einzelhandelsbetriebe (BBE Handelsberatung),
- Verkehrsuntersuchung (Habermehl & Follmann)
[Wird zum Entwurf des Bebauungsplans ergänzt.],
- Schalltechnische Untersuchung (Krebs+Kiefer)

⁴ BBE Handelsberatung GmbH (2024): Auswirkungsanalyse. Einzelhandelsbetriebe im Projekt Leben und Arbeiten an der Schleussnerstraße, Neu-Isenburg. München/Köln.

- Schallgutachten (Genest und Partner)
[Wird zum Entwurf des Bebauungsplans ergänzt.]

5 Städtebauliches Konzept

Grundlage der Neuaufstellung des Bebauungsplans ist neben der Fortschreibung der Planung der Regionaltangente West, welche sich derzeit im Planfeststellungsverfahren befindet, das Planungskonzept des Frankfurter Architekturbüro „holger meyer architektur“ für das Vorhabengebiet.



Lageplan © holger meyer architektur (2026)

Städtebauliche Struktur

Die städtebauliche Figur ist geprägt durch zwei langgestreckte gestaffelte Gebäudekörper (Bauteil B und C), die durch ein eingeschossiges, quadratisches Gebäude unterbrochen werden. Am Auftakt des westlichen Gebietseingangs direkt am Kreisverkehr befindet sich ein Hochpunkt mit voraussichtlich sieben Vollgeschossen (Bauteil A). Er stellt durch seine dreiseitige Kubatur mit abgerundeten Formen einen spannenden Blickpunkt dar. Zwischen den beiden größeren Gebäudekomplexen erstreckt sich ein öffentlicher Platz, der als Aufenthaltsbereich sowie als Durchgang vom südlich angrenzenden neuen Wohnquartier Stadtquartier Süd zur zukünftigen Haltestelle der RTW dient. Das ehemalige Bahnhofsgebäude im nordöstlichen Grundstücksbereich bleibt erhalten.

Nutzungen

Es ist ein gemischt genutztes Quartier mit belebter Erdgeschosszone und Wohnungen in den oberen Geschossen geplant. In der Erdgeschosszone sowie dem ehemaligen Bahnhofsgebäude sind verteilt auf ca. 4.500 m² Fläche verschiedene gewerbliche Angebote vorgesehen. Neben einem gastronomischen Betrieb im eingeschossigen zentralen Gebäude sowie Märkten des Lebensmitteleinzelhandels im Bauteil B sind mögliche weitere Nutzungen Co-Working-Spaces, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gesundheitseinrichtungen wie Arztpraxen, Fitnessstudios oder Rehasentren, Hotelgewerbe und Freizeitstätten wie Indoorspielflächen.

In den Obergeschossen der geplanten Gebäude ist Wohnen mit einem Mix verschiedener Wohnformen vorgesehen. In den Bauteilen B und C liegt der Fokus auf 1-3-Zimmer-Wohnungen, wodurch ca. 150 Wohneinheiten entstehen. Im Bauteil A sind entweder ein Hotel mit ca. 100 Zimmern, ein Boardinghouse oder besondere Wohnformen für Studierende und Senioren mit insgesamt ca. 40 Wohneinheiten denkbar.

Verkehrliche Erschließung und ruhender Verkehr

Die verkehrliche Erschließung des neuen Quartiers erfolgt über die südliche verlaufende Schleussnerstraße. Bei der aktuell laufenden Umplanung der Straße wurde das Bauvorhaben bereits berücksichtigt, durch abgesenkte Bordsteine, Verbreiterung der Gehwege und andere bauliche Maßnahmen. Der ruhende Verkehr wird in einer Tiefgarage untergebracht. Dadurch entsteht ein aufgeräumtes, begrüntes Stadtbild mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Entwicklung eines Quartiers mit bis zu 200 Wohneinheiten führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, welches direkte Auswirkungen auf das äußere Verkehrsnetz hat. Zur Bewertung des Verkehrsaufkommens wird das Büro Habermehl & Follmann eine Verkehrsuntersuchung erstellen.

Entlang der RTW-Achse verläuft eine begrünte Promenade, die Fußgängern vorbehalten ist. Durchwegungen durch das Quartier und in das angrenzende Stadtquartier Süd sind vorgesehen. Durch die neue RTW-Haltestelle direkt am Quartier ist eine hervorragende ÖPNV-Anbindung gegeben. Ausreichend Fahrradabstellplätze sowohl oberirdisch für die Kundschaft der Märkte und Geschäfte als auch geschützt in der Tiefgarage für die Bewohner fördern zusätzlich den Umweltverbund. Sie werden an strategisch sinnvollen und gut erreichbaren Standorten untergebracht, um Anreize für ein intermodales Verkehrsverhalten zu schaffen.

Freiräume und Grünstrukturen

Trotz der dichten, innerstädtischen Bebauung wird ein durchgrüntes, klimaangepasstes Quartier entstehen, welches die umliegenden Freiflächen und Grünstrukturen vernetzt. Da der Bestand einen hohen Versiegelungsgrad mit wenig qualitativvoller Begrünung aufweist, sind Neupflanzungen vorgesehen.

Die Nordachse des Plangebiets wird von einer Baumreihe aus großkronigen Laubbäumen gesäumt, die den breiten Gehweg beschatten und eine Abgrenzung zur RTW-Achse darstellen. Die öffentliche Grünfläche im nordöstlichen Geltungsbereich bleibt weitestgehend erhalten und wird durch einen im Zuge der Neuplanung der Ortsdurchfahrt angelegten Radweg durchkreuzt.

In der südwestlichen Ecke entsteht eine dichte Bepflanzung aus Bäumen und Sträuchern, die als Auftakt in das Quartier sowie als Abschottung zum Kreisverkehr dient. Sie leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur biologischen Vielfalt und dem Biotopverbund. Des Weiteren sind zur Förderung der Aufenthaltsqualität einige Bäume auf dem zentralen Platz geplant, die das Stadtbild aufwerten und zur Beschattung beitragen. Die neu zu pflanzenden Bäume und Sträucher in den Freiflächen des Plangebiets sind allesamt heimisch und besitzen einen Mehrwert als Nahrungsquelle und Lebensraum für heimische Vögel, Insekten und andere Kleintiere.

Darüber hinaus sind zur positiven Unterstützung des Mikroklimas Dachbegrünungen vorgesehen. Sie verringern die baubedingten Aufheizungseffekte und tragen zudem zur Rückhaltung von Niederschlagswasser bei. So können sie gerade bei Starkregenereignissen Abflussspitzen reduzieren. Zusätzlich bieten sie, als vom Menschen geschaffene Sekundärbiotope, einen Lebensraum für Tiere und Pflanzen und wirken sich nicht zuletzt positiv auf das Stadtbild aus.

Spielflächen sind im Geltungsbereich derzeit nicht geplant. Es finden sich verschiedene Bestandsspielplätze in ca. 300 bis 600 m Entfernung (Erkelstraße, Schützenstraße, Stadtquartier Süd).

Technische Infrastruktur

Energieversorgung

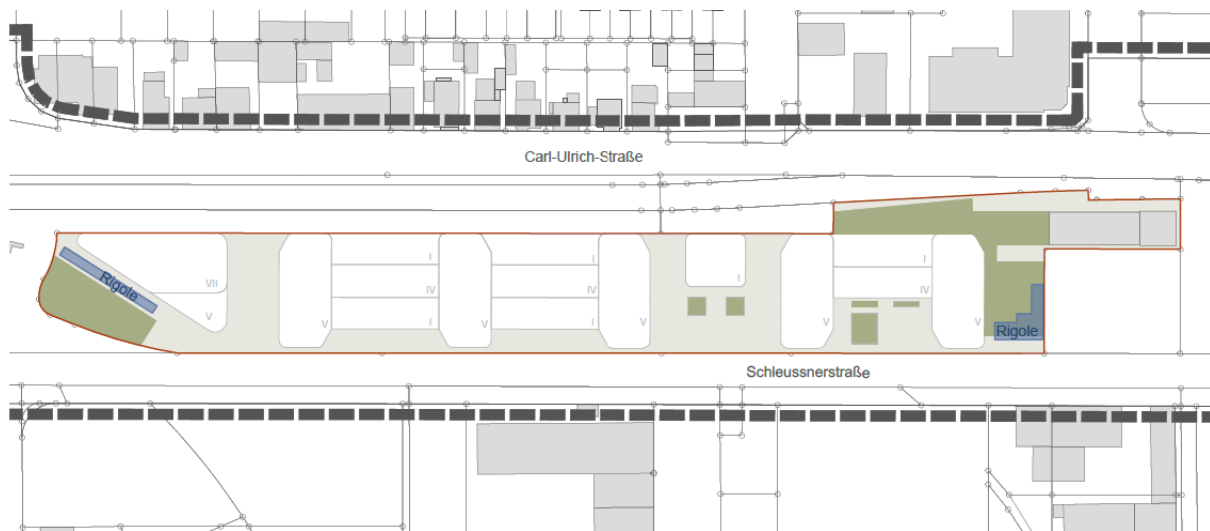
In Zeiten des Klimawandels kommt der Energieversorgung ein bedeutender Stellenwert bei der Planung zu. Die Planung verfolgt das Ziel, den Energiestandard EH40 / QNG (Effizienzhaus-Standard 40 / Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude) zu erreichen. Als Beitrag zum QNG-Nachweis und zur

Reduktion des Primärenergiebedarfs werden auf den Dachflächen Photovoltaikanlagen installiert. Zusätzlich ist die optionale Einbindung von Wärmepumpen möglich.

Die Wärmeversorgung kann perspektivisch über Fernwärme bereitgestellt werden. Das Vorhaben liegt im priorisierten Fernwärme-Ausbaubereich Neu-Isenburg (Stadtquartier Süd). Die Planung berücksichtigt die kommunale Wärmeplanung von 2025, nach der das Gebiet bis spätestens 2030 mit einer erneuerbaren Fernwärmelösung versorgt werden soll. Sollte die Fernwärmeversorgung aus zeitlichen Gründen nicht umsetzbar sein, wird auf Luft-Wasser-Wärme-Pumpen zurückgegriffen.⁵

Entwässerung

Da die Bodenbeschaffenheit eine Versickerung des Niederschlagswassers zulässt, wird anfallendes Regenwasser der Dachflächen und Geländeoberflächen über Fall- und Sammelleitungen in dafür vorgesehene Rigolen geleitet. Hierfür wird im Osten und Westen des Gebäudekomplexes jeweils eine ausreichend dimensionierte Rigole eingebaut (siehe Abbildung). Somit kann das gesamte anfallende Niederschlagswasser in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde auf dem eigenen Grundstück versickert werden.⁶



© Stadt.Quartier auf Basis IBP und holger meyer architektur (2026)

⁵ Farmakis Vermögensverwaltungs eGmbH (2026): Energiekonzept – Neu-Isenburg. Neu-Isenburg.

⁶ IBP GmbH (2026): Entwässerungskonzept zum Bebauungsplanverfahren Neubau Wohn- und Geschäftshaus mit Tiefgarage. Schleussnerstraße in 63263 Neu-Isenburg. Erfurt.

Teil 2 . Festsetzungen des Bebauungsplans

A . Planungsrechtliche Festsetzungen

1 Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 1, §§ 6a, 7 und 11 BauNVO)

1.1 Urbanes Gebiet (MU)

Das urbane Gebiet stellt sich im Hinblick auf die zulässige Nutzungsstruktur als eine Kombination aus Mischgebiet (§ 6 BauNVO), Kerngebiet (§ 7 BauNVO) und Besonders Wohngebiet (§ 4a BauNVO) dar. Um Probleme bei der Steuerung der Nutzungsmischung zu vermeiden, besagt § 6a Abs. 1 Satz 2 BauNVO in Abgrenzung zum Mischgebiet explizit, dass die Nutzungsmischung nicht gleichgewichtet sein muss. Die das Wohnen ergänzenden Nutzungen dürfen dieses jedoch nicht wesentlich stören.

Im Hinblick auf die geplanten Nutzungen im Gebiet selbst und auf die Bestandssituation in der Umgebung ist es naheliegend, die Bauflächen im Plangebiet als urbanes Gebiet auszuweisen. In innerstädtischer, über die RTW gut angebundener Lage soll ein neues belebtes Quartier entstehen, das als Verbindung der „Neuen Welt“ zum Stadtzentrum fungiert. Der zentrale Platz trägt zu dieser Funktion bei und bildet einen urbanen Charakter aus. Das Angebot an Geschäften, Märkten und Dienstleistungen wird erweitert. Als wesentliche Nutzungen sind Wohnen, einschließlich von besonderen Wohnformen, Einzelhandel, Gastronomie und gesundheitliche Einrichtungen zu nennen. Mit Nutzungen in diesen mehr als drei unterschiedlichen Kategorien wird eine wesentliche Maßgabe erfüllt, nach der es neben Wohnen und Gewerbe die „dritte Nutzung“, hier die Gastronomie bzw. die gesundheitlichen Einrichtungen, geben muss. Diese möglichen Nutzungen stimmen mit den allgemein zulässigen Nutzungen der Vordefinition aus § 6a Abs. 2 BauNVO überein, daher wird diesbezüglich kein Erfordernis einer Modifikation gesehen.

Neben der generellen Zulässigkeit von Nutzungen ermöglicht § 6a BauNVO differenzierte Möglichkeiten der horizontalen und vertikalen Gliederung, d. h. einer Feinsteuerung der Zulässigkeit einzelner Nutzungen. So ist in Verbindung mit § 1 Abs. 7 BauNVO das Wohnen in den Erdgeschossen unzulässig. Zum einen hätten Wohnungen in dieser Lage entlang von viel frequentierten Straßen keine hohe Aufenthaltsqualität, zum anderen werden dadurch zur Belebung des neuen Quartiers gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss explizit gefördert.

Ausgeschlossen werden bestimmte Formen von Vergnügungsstätten. Von diesen können negative städtebauliche Auswirkungen ausgehen, insbesondere Trading-Down-Effekte. Es handelt sich hierbei um eine Entwertung von Gebieten, die sich nicht ausschließlich auf monetäre Effekte beschränkt, sondern sich insbesondere in der allgemeinen Wahrnehmung und Wertschätzung eines Quartiers oder Stadtteils niederschlägt. Unterstützt wird die Wirkung einer sinkenden Wahrnehmung und Wertschätzung eines Quartiers häufig durch eine spezifische Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbildes durch diese Stätten. Aufgrund dieser Auswirkungen kann es zur Abwanderung der Wohnbevölkerung im Umfeld, dem Ausbleiben von Kunden- und Besucherströmen in den benachbarten Betrieben oder der Schließung ansässiger Betriebe kommen, was zu einem weiteren Attraktivitätsverlust führt. Vergnügungsstätten (wie in der Textfestsetzung beschrieben) sowie Bordelle und bordellartige Betriebe sollten daher grundsätzlich nicht in direkter Nähe zu Wohnnutzungen entstehen. Zur Klarstellung und in Ergänzung des Ausschlusses von Vergnügungsstätten, Bordellen und bordellartigen Betrieben wird festgesetzt, dass Einzelhandelsbetriebe in Form von Sexshops unzulässig sind.

Tankstellen werden ebenfalls ausgeschlossen. Aufgrund der speziellen Standortansprüche und der zu erwartenden Kundenfrequenz wären erhebliche Konflikte mit dem Wohnen unvermeidbar. Trotz der Einschränkungen bleibt der allgemeine Nutzungszweck des urbanen Gebiets gewahrt, nämlich ein Nebeneinander von Wohnen, Gewerbebetrieben, gesundheitlichen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.

1.2 Kerngebiete (MK)

Kerngebiet (MK1)

Die Festsetzungen zum Kerngebiet werden unverändert aus dem bisher gültigen Bebauungsplan Nr. 53 übernommen. Im MK1 sind Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Dies entspricht der Zielsetzung, das bestehende nördlich angrenzende Kerngebiet durch kerngebietstypische Nutzungen zu ergänzen, ohne die Funktionen dieses Gebiets zu beeinträchtigen.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes werden ausgeschlossen, da ihre Ansiedlung nicht dem städtebaulichen Ziel entspricht, die zentralen Nutzungen und Einrichtungen entlang der Frankfurter Straße sinnvoll zu ergänzen. Tankstellen werden ausgeschlossen, weil sie aufgrund der Grundstücks- und Erschließungsstruktur des MK1 nicht zweckmäßig sind.

Die gemäß § 7 Abs. 2 BauNVO zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sowie die gemäß § 7 Abs. 2 und 3 BauNVO sonstigen Wohnungen sind nicht zulässig. Aus den mit der Planung angestrebten Nutzungen ergibt sich keine Notwendigkeit für die Festsetzung von Wohnungen dieser Art. Diese werden im MU angesiedelt.

Im MK1 werden Vergnügungsstätten vollständig ausgeschlossen, um störende Auswirkungen im Gefolge solcher Nutzungen zu vermeiden und den Gebietscharakter als hochwertige Innenstadtlage zu bewahren. Im MU sind einige Vergnügungsstätten zulässig. Eine weitere Häufung derartiger Einrichtungen ist an diesem Standort nicht verträglich.

Einzelhandelsbetriebe sind allgemein Bestandteil von Kerngebieten. Aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation und weil das MK1 nicht in eine Konkurrenzsituation mit der Frankfurter Straße und dem MU treten soll, werden diese im MK1 gemäß § 1 Abs. 7 BauNVO nur im Erdgeschoss zugelassen. Ebenso wird die Zulässigkeit von Schank- und Speisewirtschaften auf das Erdgeschoss beschränkt.

Damit wird die Idee der Nutzungsmischung auch innerhalb der Gebäude als vertikale Nutzungsgliederung erreicht. Diese Festsetzung ermöglicht eine kleinteilige Mischung unterschiedlicher Nutzungen in dem bestehenden Gebäudekomplex im Osten des Plangebiets an der Frankfurter Straße (Büro- und Geschäftshaus Carl-Ulrich-Straße 2 -6).

Die mögliche Ansiedlung von Einzelhandel und Gastronomie ermöglicht Kernstadtnutzungen in der Nachbarschaft zur geplanten RTW-Endhaltestelle. Zugleich sollen die Büronutzungen in den oberen Geschossen gesichert werden.

Kerngebiet 2 (MK2)

Im Kreuzungsbereich Frankfurter Straße / Friedhofstraße wird ein Teil des Plangebiets als Kerngebiet festgesetzt. Hier wird eine Teilfläche aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 15a überplant. Die Festsetzung dieser Fläche als Kerngebiet und die allgemein zulässigen und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wurden aus dem Bebauungsplan Nr. 15a übernommen. Vergnügungsstätten aller Art werden auch hier ausgeschlossen, um den Gebietscharakter als hochwertige Innenstadtlage langfristig zu bewahren.

Hintergrund der Übernahme dieses Teilbereichs aus dem Bebauungsplan Nr. 15a ist der verkehrsgerechte Ausbau des Knotenpunkts Frankfurter Straße / Friedhofstraße. Der als Fahrbahn benötigte Teil des Flurstücks 5/11 (Frankfurter Straße 184) wird als Verkehrsfläche festgesetzt. Die künftigen Geh- und Radwegflächen werden innerhalb des Kerngebiets MK2 über die Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechts gesichert (siehe Kapitel 8).

1.3 Sondergebiet Modelleisenbahnverein (SO_{MEC})

Das Sondergebiet wird unverändert aus dem bisher gültigen Bebauungsplan Nr. 53 übernommen. Das Sondergebiet dient der Unterbringung von Eisenwaggons des ehemaligen Güterbahnhofs, die derzeit vom „Modelleisenbahnclub Neu-Isenburg e.V.“ genutzt werden.

Mit der Festsetzung als Sondergebiet können das ehemalige Stellwerkshäuschen sowie ein Teil der ehemaligen Schranken- und Gleisanlagen erhalten werden. Zusammen mit den Eisenbahnwaggons bilden sie die Gestaltung der Mitte des geplanten Kreisverkehrs. Eisenbahnwaggons und Stellwerkshäuschen werden als Vereinsräume genutzt. Die fußläufige Erschließung des Sondergebiets wird im Rahmen der detaillierten Straßenplanung sichergestellt.

2 Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 16ff BauNVO)

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl (GFZ), die Zahl der Vollgeschosse (Z) und die Höhe baulicher Anlagen (OK) bestimmt.

2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

(§ 19 BauNVO)

Mit der Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,8 im MK1 wird der Grad der Bodenversiegelung auf das notwendige Maß reduziert. Die Festsetzung im Kerngebiet MK1 hat das Ziel, die vorhandene Bebauung planungsrechtlich zu sichern und eine zusätzliche Versiegelung auszuschließen. Das Kerngebiet MK1 stellt einen Übergangsbereich zwischen der dicht bebauten Frankfurter Straße und dem urbanen Gebiet MU dar. Eine mögliche Ausschöpfung der Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO wurde nicht erwogen, da dieser Bereich durch eine Mindestbepflanzung stadtgestalterisch aufgewertet werden soll.

Die GRZ im urbanen Gebiet wird vor dem Hintergrund des Ziels, ein dichtes, urbanes Quartier mit Aufenthaltsqualität zu entwickeln, auf 0,7 festgesetzt. Damit bleibt der Wert knapp unterhalb des Orientierungswerts nach § 17 BauNVO.

Nach der Vordefinition des § 19 Abs. 4 BauNVO darf die zulässige Grundfläche durch Stellplätze einschließlich ihrer Zufahrten, Nebenanlagen und Tiefgaragen im Regelfall um bis zur Hälfte überschritten werden, maximal jedoch bis zu einer GRZ von 0,8 (der sogenannten „Kappungsgrenze“; GRZ2). Deren Einhaltung gewährleistet, dass mindestens 20 % der Grundstücksfläche mit Bodenanschluss freigehalten werden, was das Anpflanzen von größeren Gehölzen und insgesamt eine attraktive Außenraumgestaltung ermöglicht.

Aufgrund des schmalen Grundstückszuschnitts ist, bei gleichzeitiger Unterbringung aller erforderlichen baulichen Anlagen (z. B. Tiefgarage, Stellplätze, Wege, zentraler Platz, etc.), die Einhaltung der Kappungsgrenze im urbanen Gebiet nicht möglich. Dazu trägt auch der relativ hohe Anteil an öffentlichen Gehwegen bei, die über das Vorhabengebiet verlaufen und Teil der RTW-Anlage und der neuen Ortsdurchfahrt sind, sowie der Erhalt des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes. Diese Flächen

stehen für eine Begrünung nicht zur Verfügung. Darüber hinaus befindet sich der Standort in innerstädtischer Lage und soll über einen zentralen Platz eine Verbindungsfunktion zwischen verschiedenen Stadtteilen entfalten. Ein erhöhter Versiegelungsgrad ist dafür unumgänglich. Deshalb wird die GRZ2 im MU-Gebiet auf 0,9 angehoben. Ohne Betrachtung der nicht unterbauten öffentlichen Flächen liegt die GRZ2 bei 0,83. Würde man zusätzlich die zentrale Platzquerung in die Rechnung aufnehmen, die in der aktuellen Planung jedoch durch die Tiefgarage unterbaut ist, wäre die Kappungsgrenze von 0,8 einzuhalten. Die reduzierten Flächen mit Bodenanschluss werden über umfangreiche Maßnahmen kompensiert. Dazu zählen Dachbegrünungen auf allen Gebäuden, sofern es technisch möglich ist, oberirdische Begrünungen der unterbauten Flächen und diverse Baumpflanzungen.

Nicht in die Berechnung der versiegelten Flächen gehen die geplanten Rigolen zur Entwässerung des urbanen Gebiets ein. Sie tragen ebenfalls zur Kompensation der hohen Versiegelung bei und leisten einen positiven ökologischen Beitrag, indem das gesamte anfallende Niederschlagswasser im Regelfall auf dem Grundstück zurückgehalten werden kann (siehe Teil 3, Kapitel 4). Außerdem werden sie mit mindestens einem Meter Erdüberdeckung aufgeschüttet, die für die Bepflanzung zur Verfügung steht.

2.2 Geschossflächenzahl (GFZ)

(§ 20 BauNVO)

Die Geschossflächenzahl im MU und MK1 wird auf 2,1 festgesetzt und bleibt damit unterhalb der Orientierungswert von 3,0 nach § 17 BauNVO. Die Vorgabe für das urbane Gebiet bezieht die Geschossflächen des bestehenden ehemaligen Bahnhofsgebäudes mit ein.

Die angestrebte Dichte ergibt sich aus der zentralen, städtebaulichen Lage und der Bestandsbebauung im Umgriff, maßgeblich dem südlich angrenzenden Stadtquartier Süd. Die Wohnbebauung im Norden weist zwar eine deutlich geringere Dichte auf, die dazwischen liegende Baumreihe, RTW-Trasse und die Carl-Ulrich-Straße bilden jedoch einen ausreichend großen Abstand von knapp 30 Metern, sodass eine klare Abgrenzung entsteht und auch eine unangemessene Verschattung keine Rolle spielt.

Flächen von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen

Mit der Festsetzung wird sichergestellt, dass eine zusätzliche Verdichtung über eine GFZ von 2,1 hinaus durch Nicht-Vollgeschosse, in der Regel Staffelgeschosse, ausgeschlossen wird. Diese sind aktuell für die Längsriegel der Bauteile B und C geplant (siehe Teil 1, Kapitel 5).

2.3 Zahl der Vollgeschosse (Z)

(§ 16 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 6 BauNVO, § 20 Abs. 1 BauNVO)

Mit der differenzierten Festsetzung der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse im Kerngebiet MK1 zwischen 1 und 8 Geschossen wird die vorhandene Bebauung planungsrechtlich gesichert. An der Frankfurter Straße betrifft diese Festsetzung das Stadtbild prägende Bürogebäude Carl-Ulrich-Straße 2-6. Die Festsetzung einer 1-2 geschossigen Bebauung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofsgebäudes dient der Erhaltung dieses Gebäudekomplexes.

Die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse in einer Bandbreite von 1 bis 7 Geschossen als Höchstmaß in unterschiedlichen Baufenstern folgt dem städtebaulichen Ziel, die Baumassen zu gliedern und so das urbane Gebiet in die vom Wohnen im Norden und gemischter Nutzung im Süden geprägte Umgebung zu integrieren. Die gestaffelte Festsetzung der Vollgeschosse bildet die Gebäudestruktur des städtebaulichen Konzepts ab (siehe Teil 1, Kapitel 5). Bauteil A soll als Hochpunkt ausgebildet werden und darf daher mit 7 Vollgeschossen errichtet werden.

2.4 Höhe baulicher Anlagen (OK, TH)

(§ 16 Abs. 2 Nr. 4, § 18 Abs. 1 BauNVO)

In den Baugebieten werden entsprechend dem Planeintrag maximal zulässige Gebäudehöhen als Höhen über Normalhöhennull (ü. NHN) festgesetzt. Diese Ebene entspricht dem unteren Bezugspunkt. Da das Gelände relativ eben ist, kann auf eine Festsetzung konkreter unterer Bezugspunkte (z. B. Straßenhöhen) verzichtet werden. Zur Abschätzung der tatsächlichen Gebäudehöhen sind einige Geländehöhen in der Planzeichnung dargestellt. Als oberer Bezugspunkt gilt die Oberkante (OK) des Gebäudes, welche von der Oberkante der Attika der Flachdachgebäude gebildet wird. Die Festsetzung von Höhen im Zusammenhang mit der Anzahl von Vollgeschossen ist notwendig, da die Hessische Bauordnung (HBO) keine maximalen Höhen für Vollgeschosse festlegt, und die Geschosshöhen in gewerblich genutzten Gebäuden sehr stark differieren können. Die Baumassen werden durch die differenzierte Festsetzung gegliedert.

Die Angaben der maximal zulässigen Höhen im MK1 im Bereich des Büro- und Geschäftshauses Carl-Ulrich-Straße 2-6 folgen dem Ziel, die vorhandene Bebauung planungsrechtlich zu sichern. Aufgrund der bereits vorhandenen baulichen Dichte werden zusätzliche Aufstockungen bzw. Aufbauten ausgeschlossen. Die maximal zulässigen Höhen des MU-Gebiets vermitteln zwischen den Höhen des MK1 und den Anforderungen des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts. So befindet sich der Hochpunkt mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 148,5 m ü. NHN im Westen des Gebiets. Richtung bestehendem Kerngebiet werden die Höhen der Gebäudeteile gestaffelt und weisen zwischen 130,0 m und 145,5 m auf. Die Höhen des zulässigen Bestandsgebäudes im Kerngebiet liegen zwischen 140,0 m und 154,0 m.

Um auch eine Einheitlichkeit zum südlich gelegenen Plangebiet „Neue Welt“ herzustellen, wird die Wandhöhe bei 5 Vollgeschossen auf 20 Meter begrenzt.

Abweichend davon werden für das Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs zwingende Traufpunkthöhen festgesetzt. Als Traufpunkt gilt der Schnittpunkt der aufgehenden Außenwand mit der Dachaußenhaut. Außerdem ist im Bereich mit dem Planeintrag „KG“ ein Kellergeschoss mit einer maximalen Höhe von 124,3 m ü. NHN zulässig.

Die festgesetzte Gebäudehöhe darf bei Gebäuden mit Flachdächern durch notwendige Dachaufbauten (z. B. Technik einhausungen, Aufzugsüberfahrten, Solaranlagen) um bis zu 3,0 m überschritten werden. Dachaufbauten müssen in jedem Fall mindestens einen Abstand von 3,0 m zur Außenkante des Daches einhalten, um die Einsehbarkeit zu reduzieren (Sichtwinkel 45 Grad).

3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Nebenanlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und 4 BauGB, §§ 14 Abs. 1 und 23 BauNVO)

3.1 Überbaubare Grundstücksflächen

Zur Bestimmung der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden Baugrenzen und Baulinien festgesetzt.

Die Festsetzung von Baugrenzen im Kerngebiet MK1 dient dazu, die vorhandene Bebauung planungsrechtlich zu sichern. Eine zusätzliche Erweiterung der Gebäude im MK1 ist aufgrund der schon vorhandenen Dichte städtebaulich nicht zielführend. Der bestehende und stadtbildprägende Gebäudekomplex Carl-Ulrich-Straße 2-6 soll in seinem Bestand gesichert werden.

Die differenzierten Festsetzungen im Bereich des Güterbahnhofsgebäudes dienen ebenfalls der Festbeschreibung des Bestands. Das Baufenster mit einer umlaufenden Baulinie soll die Volumina der

Gebäude in ihrer historischen Ausformung planungsrechtlich sichern. Mit der Festsetzung einer Baugrenze für ein Kellergeschoss wird auch das bestehende Kellergeschoss in seinem Bestand gesichert.

Die Baugrenzen im MU-Gebiet bilden das städtebauliche Konzept ab und erlauben an möglichen Stellen (insbesondere nach Osten und Westen) einen Puffer von etwa 0,5 m zur aktuellen Planung. Damit werden angemessene Spielräume für gegebenenfalls notwendig werdende technische Entwicklungen gewährleistet. Entlang der Carl-Ulrich-Straße und der Schleussnerstraße greift der Bebauungsplan die geplanten Gebäudefluchten auf.

Grundsätzlich ermöglicht § 23 BauNVO Abweichungen von den überbaubaren Grundstücksflächen. Allerdings hat die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung das „Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß“ sehr stark eingeschränkt. Außerdem werden Abweichungen (nur) in das Ermessen der Unteren Bauaufsichtsbehörde gestellt. Deshalb trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, die das Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen im urbanen Gebiet erleichtern, was für eine hochwertige Gestaltung der Gebäudefassaden hilfreich ist. Dabei beruhen die einzelnen Erleichterungen sowohl auf Abstimmungen mit den planenden Architekten als auch auf Erfahrungswerten. Wesentlich ist, dass Gebäudeteile, die Baugrenzen überschreiten, in jedem Fall ein Mindestmaß von 1,5 m zu privaten Nachbargrenzen einhalten müssen, um nachbarliche Konflikte zu vermeiden oder wenigstens zu reduzieren. Dabei sind die Abstandsflächenvorschriften der HBO immer zu beachten.

Durch die Festsetzung von Baugrenzen im Sondergebiet MEC wird die Lage der baulichen Anlagen auf dieser Fläche vorgegeben. Hierzu zählen gemäß der Begriffsdefinition von baulichen Anlagen in der HBO auch die auf dieser Fläche bestehenden stillgelegten Eisenbahnwaggons. Das bestehende Stellwerksgebäude wird planungsrechtlich gesichert.

3.2 Nebenanlagen

Aus einer hohen Nutzungsdichte resultiert zwangsläufig ein entsprechender Flächenbedarf für Abfallsammelanlagen und Abfallbehälter. Diese dürfen im urbanen Gebiet lediglich innerhalb der Gebäude in abschließbaren Bereichen untergebracht werden, um das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität nicht negativ zu beeinträchtigen. Ausgenommen von dieser Regelung ist das Bestandsgebäude des ehemaligen Güterbahnhofs. Oberirdische Sammelanlagen für die Müllabholung sind zulässig. Aus gestalterischen und ökologischen Gründen (Versiegelungsgrad) sollte die Unterbringung sich auf das maximal notwendige Maß beschränken.

Für das MK1-Gebiet wird die bisherige Regelung übernommen. Hier darf die Unterbringung auch oberirdisch organisiert werden. Die Einhausungen sind jedoch aus gestalterischen Gründen zu begrünen.

4 Stellplätze und Abstellplätze

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, § 12 BauNVO)

Stellplätze, Tiefgaragen

Die Errichtung von Stellplätzen und Tiefgaragen ist weitestgehend nur innerhalb der dafür festgesetzten Flächen und innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, um zusätzliche Versiegelung zu vermeiden. Um der kleinteiligen Gewerbestruktur in zentraler Lage Rechnung zu tragen, sind darüber hinaus im urbanen Gebiet auch sechs Stellplätze außerhalb dieser Flächen zulässig. Dies ermöglicht eine flexible Planung für notwendige Kundenparkplätze. Diese Stellplätze müssen jedoch so angeordnet werden, dass kein Zurücksetzen auf die Schleussnerstraße notwendig ist, da diese zur Landesstraße umgewidmet wird.

Im Kerngebiet MK1 werden im Bereich des Büro- und Geschäftshauses Carl-Ulrich-Straße 2-6 die Flächen der bestehenden Stellplätze und Tiefgarage planungsrechtlich gesichert. Im Sondergebiet werden keine Stellplätze zugelassen, da dies nicht der speziellen planerischen Konzeption im Sondergebiet entspricht.

Da wegen der geplanten Bahntrasse keine Zufahrt von Norden möglich ist, sind die Flächen so angeordnet, dass eine Zufahrt von der Schleussnerstraße erfolgen muss.

Carports und Garagen sind insgesamt nicht zulässig, da sie die Nutzbarkeit des Freiraums einschränken, Sichtbeziehungen stören, ggf. auch Probleme in Bezug auf Besonnung und Belichtung der Erdschosszonen verursachen und sich allgemein negativ auf das städtebauliche Erscheinungsbild auswirken.

Abstellplätze für Fahrräder

Abstellplätze sind mit Ausnahme der Flächen zum Anpflanzen im gesamten Plangebiet zulässig. Damit wird eine dezentrale Zuordnung zu den einzelnen Gebäuden erleichtert, um die Nutzung des Fahrrads zu fördern. Neben ebenerdigen Abstellanlagen und -plätzen sind auch Abstellmöglichkeiten innerhalb der Tiefgaragen zulässig.

5 Verkehrsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Straßenverkehrsflächen

Eine wichtige Zielsetzung des vorliegenden Bebauungsplans ist die planungsrechtliche Sicherung der Flächen für den Umbau der Straßen Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße (Teil 1, siehe Kapitel 4.2). Der Bebauungsplan setzt die zur Umsetzung dieses Entwurfs notwendigen Flächen als Straßenverkehrsflächen fest. Eine Differenzierung dieser Flächen nach Fahrbahn, Gehweg, Radweg, etc. erfolgt im Bebauungsplan nicht, damit bei der Realisierung ein ausreichender Spielraum bleibt. Jedoch liegen der Bemessung der Verkehrsflächen DIN-Normen, Regelquerschnitte und einschlägige technische Regelwerke dem verkehrstechnischen Entwurf zu Grunde. Im verkehrstechnischen Entwurf wurden die vorhandenen Grundstückszufahrten sowie der Flächenbedarf der RTW berücksichtigt.

Der Ausbau der Carl-Ulrich-Straße und der Schleussnerstraße erfolgt überwiegend auf den vorhandenen Verkehrsflächen. An der geplanten Haltestelle der RTW ist es aufgrund des Platzbedarfs der Haltestelle erforderlich, die Carl-Ulrich-Straße nach Norden zu verschwenken.

Diese Verschwenkung wurde bereits im Rahmen des Neubaus des Büro- und Geschäftshauses Carl-Ulrich-Straße 2-6 vorgeplant. Grundlage hierfür war eine Variantenuntersuchung, in der der Neubau des Bürohauses im Zusammenhang mit der Lage der Straße und der Haltestelle der RTW untersucht wurde. Das Ergebnis wurde in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Bauherrn des Bürohauses festgeschrieben. Für die Verschwenkung der Straße werden nur städtische Flächen in Anspruch genommen.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Gehweg

Als zusätzliche Fußwegeverbindung zwischen Hugenottenallee und Frankfurter Straße werden zwei Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als Fußgängerbereiche festgesetzt. Durch die Fußwegeverbindung wird ein zusätzliches Wegeangebot in Ost-West-Richtung südlich der geplanten RTW geschaffen. Der Fußweg wird zwischen der Hugenottenallee und dem Güterbahnhofsgebäude

von einer Baumallee begleitet. Damit werden die bestehenden Baumreihen westlich des Plangebiets in Richtung Innenstadt fortgesetzt.

Im weiteren Verlauf von West nach Ost wird die Fußwegeverbindung zunächst über ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und danach wieder durch eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung fortgeführt. Damit wird eine durchgehende Fußwegverbindung zwischen der Hugenottenallee und der Frankfurter Straße gesichert.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Geh- und Radweg

Die Umplanung der Ortsdurchfahrt sieht auch eine verbesserte Radinfrastruktur vor. Im nord-östlichen Bereich des Geltungsbereichs wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg durch die bestehende Grünfläche geführt. Daher wird dieser gesondert festgesetzt.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Regionaltangente West

Die für die Regionaltangente West (RTW) erforderlichen Flächen werden entsprechend der Planzeichnung als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung Regionaltangente West festgesetzt.

Mit dieser Festsetzung werden die Flächen für den Ausbau einer Teilstrecke und der Haltestelle der RTW an der Frankfurter Straße planungsrechtlich gesichert. Sie werden für die spätere Nutzung freigehalten und in die städtebauliche Umgebung eingebunden. Darüberhinausgehende Festsetzungen zum Ausbau der Bahnstrecke sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans. Für die nachfolgende Planung der RTW wird ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, in dem alle technischen und rechtlichen Planungsaspekte für den Ausbau und den Betrieb der Bahnstrecke abschließend behandelt werden. Die Flächen sind im Besitz der Stadt Neu-Isenburg. Diese fährt die RTW rechtlich als Straßenbahn (BO-Strab).

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Kreuzungsbereiche

Der Kreuzungsbereich der Fläche für die Regionaltangente West mit den Straßenverkehrsflächen wird gesondert mit Planzeichen festgesetzt. Zur Kennzeichnung des Kreuzungsbereichs der künftigen Bahnstrecke mit der Hugenottenallee und der Frankfurter Straße wird ein gesondertes Planzeichen verwendet. Für die Kreuzung müssen ggf. im Detail Regelungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) getroffen werden.

6 Flächen für Versorgungsanlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Entsprechend der Planzeichnung werden zwei Flächen für die Elektrizitätsversorgung – Trafostation – und eine Fläche für das sogenannte „GUW2“ der RTW festgesetzt.

An der Kreuzung Hugenottenallee / Schleussnerstraße sowie an der Nordseite der Carl-Ulrich-Straße, innerhalb der öffentlichen Grünfläche, befindet sich jeweils eine Trafostation der Stadtwerke Neu-Isenburg GmbH. Mit den Festsetzungen werden diese Stationen in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert.

Das „GUW2“ ist eines von mehreren Gleichrichterunterwerken, die zentrale Elemente der Bahnenergieversorgung der zukünftigen RTW darstellen. Das GUW2 wurde mit seinen elektrotechnischen Anlagen, der Fahrleitungsanlage sowie dem dazugehörigen Einspeisekonzept so ausgelegt, dass bei einer Betrachtung der Gesamtstrecke eine ausfallsichere Bahnstromversorgung gewährleistet ist. Dies wird dadurch erreicht, dass bei Ausfall eines GUW der jeweilige benachbarte Speiseabschnitt durch das in

Betrieb befindliche GUW mitversorgt wird.⁷ Der Standort wurde in enger Abstimmung zwischen Stadt und RTW festgelegt.

7 Öffentliche Grünflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Entsprechend der Planzeichnung werden zwei öffentliche Grünflächen festgesetzt. Da sie mit einer Pflanz- bzw. Erhaltungsfläche überlagert sind, erfolgt keine gesonderte Festsetzung einer Zweckbestimmung. Die in West-Ost-Richtung verlaufende Grünfläche (P3) dient der Durchgrünung des Gebiets und der qualitativen Aufwertung des Stadt- und Straßenbilds. Sie trägt zur Gestaltung des Übergangs zwischen gewerblicher Nutzung im Süden und dem Wohnen im Norden bei und fungiert als Puffer zwischen dem Gehweg und der RTW-Trasse. Sie wird durch die Pflanzfläche P4 auf privatem Grundstück bis zum ehemaligen Bahnhofsgebäude fortgeführt. Mit der Festsetzung der Grünfläche im Nord-Osten (P1) wird der Teil der bestehenden Grünfläche planungsrechtlich gesichert, der nach der Neuplanung von Radwegen im Zusammenhang mit der Umplanung der Ortsdurchfahrt noch erhalten werden kann. Die Pflanzgebote dienen dazu, diese Fläche gegenüber dem Bestand aufzuwerten.

8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Nördlich des urbanen Gebiets und des Kerngebiets MK1 sind Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit sowie Leitungsrechte zugunsten der Versorgungsträger festgesetzt. Damit wird der Fußweg, der von der Hugentottenallee zur Frankfurter Straße parallel zur Trasse der RTW verläuft, planungsrechtlich gesichert. Die Leitungsrechte dienen dazu, eine ausreichende öffentliche Beleuchtung dieser Flächen zu ermöglichen. Auf der befestigten Fläche entlang der Frankfurter Straße wird ebenfalls ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit sowie ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger festgesetzt. Damit wird eine öffentliche Nutzung der Fläche ermöglicht.

Der zentrale Platz vor dem eingeschossigen Gebäude wird mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit überlagert, sodass dieser öffentlich als Verbindungsweg und Aufenthaltsfläche genutzt werden kann. Das Fahrrecht für Lieferfahrzeuge erlaubt die Anordnung von Anlieferzonen für die umliegenden Geschäfte.

Südlich des urbanen Gebiets und des Kerngebiets MK1 ist ein schmales Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Dies dient der Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs in der Schleussnerstraße von 1,50 m auf 2,50 m im Zuge der Umplanung der Ortsdurchfahrt.

Für den verkehrsgerechten Ausbau des Knotenpunkts Frankfurter Straße / Friedhofstraße wird eine Teilfläche aus dem Grundstück Flurstück 5/11 (Frankfurter Straße 184), Flur 4, benötigt. Der als Fahrbahn benötigte Teil dieser Fläche wird als Verkehrsfläche festgesetzt. Die künftigen Geh- und Radwegflächen werden innerhalb des Kerngebiets MK2 über die Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechts gesichert.

Diese Überplanung von privaten Grundstücksflächen ist erforderlich, um den Ausbau für einen leistungsgerechten Verkehrsablauf zu ermöglichen. Die Nutzbarkeit der Hauptgrundstücke wird durch die Inanspruchnahme der Flächen nicht eingeschränkt. Im Rahmen der städtebaulichen Verträge zwischen der Stadt und den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern wird dies rechtlich abgesichert.

⁷ Regionaltangente West (RTW) (2024): Planfeststellungsabschnitt Süd 2. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Erläuterungsbericht. Frankfurt am Main.

9 Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie

(§ 9 Abs. 1 Nr. 23 b) BauGB)

Im Zentrum der Festsetzung zur Nutzung solarer Strahlungsenergie steht die Errichtung von Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung, was die besten Effekte für die Umwelt und die Reduzierung des Primärenergieverbrauchs erwarten lässt. Solarwärmekollektoren stellen jedoch ebenfalls sinnvolle Anlagen zur Nutzung der Solarenergie dar, und können deshalb in Ansatz gebracht werden.

Konkret wird festgesetzt, dass ein bestimmter Anteil der extensiv begrünten Dachflächen mit Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) zu überstellen ist. Die räumlichen Verhältnisse erlauben diese vergleichsweise einfache Bestimmung. Aufgrund der Höhe der geplanten Gebäude (bis zu 7 Geschosse) und der überwiegend niedrigeren Umgebung ist es nicht erforderlich, sich mit Gesichtspunkten der Verschattung durch Bestandsgebäude zu befassen. Alle Bauteile werden als Flachdächer mit extensiver und teilweise auch intensiver Begrünung realisiert. Nur die extensiv begrünten Dachflächen kommen dabei für die Errichtung von Solaranlagen in Betracht. Eine differenzierte Betrachtung der Dachform entfällt.

Gegenstand der Regelung ist nur die Errichtung der Anlagen, nicht deren Betrieb, d. h. es wird keine Anschluss- und Benutzungspflicht auferlegt. Die Untergrenze von 30 % bringt den Willen der Stadt Neu-Isenburg zum Ausdruck, wirksame Maßnahmen zur CO₂-Einsparung zu ergreifen. Die Obergrenze von 90 % erfolgt, um die ökologische Funktionsfähigkeit der Dachbegrünung zu gewährleisten.

Es ist davon auszugehen, dass aus Effizienzgründen die Anordnung der PV-Module so erfolgt, dass sich die Anlagen nur unwesentlich gegenseitig verschatten. Somit ist es im Falle der üblichen gruppierten Anordnung ausreichend, für die Flächenermittlung der Solaranlagen die Umrisse der außenliegenden Module in der senkrechten Projektion heranzuziehen.

10 Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

[Wird zum Entwurf des Bebauungsplans ergänzt.]

11 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 sowie Nr. 25 a) und b) BauGB)

11.1 Maßnahmen zum Artenschutz

Nistelemente für Zwergfledermäuse

Für die durch die Planung betroffene Fledermausart (Zwergfledermaus) werden Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Durch das Wegfallen maximal temporär genutzter Ruhe- und Fortpflanzungsstätten wird die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht gefährdet. Aus diesem Grund werden CEF-Maßnahmen auch nicht für notwendig erachtet. Da das Angebot von Strukturen, die als Ruhe- und Fortpflanzungsstätten geeignet sind, im Siedlungsraum jedoch zunehmend eingeschränkt ist, werden zum Erhalt, der Aufwertung und der Funktion der

Lebensstätten von Fledermäusen qualitative und quantitative Maßnahmen festgelegt, die unmittelbar aus dem Artenschutzgutachten⁸ abgeleitet sind (Fledermauskästen).

Maßnahmen zur Reduktion von Vogelschlag

Zur Minderung und bestenfalls Vermeidung der für Vögel oft mit tödlichen Folgen verbundenen Kollision mit Glasfassaden oder Fensterscheiben werden Maßnahmen festgesetzt, die zu einer Reduzierung der Spiegelwirkung von Fassaden und damit zu einer vogelfreundlichen Fassadengestaltung führen. Der Bebauungsplan lässt dabei die Ausführung größerer Glasflächen ohne Untergliederungen und Übereckverglasungen nur ausnahmsweise zu, sofern sie der Gestaltung von Eingangsbereichen dienen und bezogen auf die Fläche von untergeordneter Dimension sind. Damit ist in begrenztem Umfang die architektonisch-repräsentative Ausgestaltung von Eingängen möglich, ohne die vogelschutzwirksame Festsetzung zur Spiegelungswirkung von Fassaden zu konterkarieren.

Insektenfreundliche Außenbeleuchtung

Nächtliche Lichtquellen sind für nachtaktive Fluginsekten wie Motten oder Schwärmer ein großes Problem, da Licht eine wesentliche Rolle bei ihrer Orientierung spielt. Das scheinbar endlose Umschwirren von Straßenleuchten führt regelmäßig zu ihrem Tod, sei es aus Erschöpfung, Verbrennen, das leichtere Auffinden durch Fressfeinde oder dadurch, dass sie beim Landen auf Straßen und Gehwegen überfahren oder zertreten werden. Um den durch Außenbeleuchtung hervorgerufenen Insektenverlust zu reduzieren, stellt der Bebauungsplan besondere Anforderungen an die technische Ausführung (Lichtfarbe, Gehäuse, Abstrahlung nach unten). In begründeten Ausnahmefällen, wie z. B. bei Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht, ist die Erhöhung der Farbtemperatur auf das unbedingt nötige Maß möglich.

11.2 Maßnahmen zur Reduktion der bioklimatischen Belastungen

Als Beitrag zur Reduzierung der Wärmebelastung in bebauten Bereichen setzt der Bebauungsplan für die Farbgebung von Gebäudefassaden und Oberflächenbefestigungen die Verwendung von Materialien und Farbtönen mit geringer Wärmespeicherung fest. Das RAL-Design-Farbsystem weist den L-Wert für die Helligkeit auf einer Skala von 0 bis 100 für nahezu alle RAL-Farben aus. Somit kann die Helligkeit der Oberfläche mit einfachen Mitteln und ausreichender Genauigkeit eingeschätzt werden. Für den Fall, dass der Hellbezugswert (HBW) direkt angegeben wird, was z. B. häufig bei Fassadenfarben der Fall ist, kann alternativ der HBW verwendet werden. Der hier festgesetzte HBW von 45 korrespondiert hinsichtlich des Reflexionsverhaltens mit dem L-Wert von 70. Für den Regelfall fordert der Bebauungsplan einen L-Wert von 70 oder heller. Davon werden jedoch Fassadenbekleidungen oder -elemente ausgenommen, die der Außengestaltung bzw. Gliederung der Fassade dienen (z. B. Fensterläden, Sockel) und flächenbezogen untergeordnet sind. Diese Ausnahmeregelung ermöglicht eine punktuelle Verwendung von dunkleren Farben, um das Ziel einer abwechslungsreichen Fassadengestaltung und Plastizität zu erreichen. Als Grenze für das Merkmal „untergeordnet“ gibt der Bebauungsplan einen Anteil von einem Drittel an der Flächensumme aller Fassaden des betreffenden Gebäudes vor.

⁸ Plan Ö GmbH (2025): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag. Bebauungsplan Nr. 53A „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ Stadt Neu-Isenburg, Stadtteil Neu-Isenburg. Vorläufige Fassung. Biebertal-Fellingshausen.

11.3 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Pflanzfläche P1

Die Festsetzung dient der Erhaltung der vorhandenen Grünfläche. Damit werden die Lebensräume für Pflanzen und Tiere sowie die Bodenfunktion verbessert. Durch Schattenwurf und Luftfilterung leistet die Fläche einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas.

Pflanzfläche P2

Die Pflanzfläche P2 im Bereich des Sondergebiets sichert einen gestalterischen Rahmen für die dort vorgesehenen baulichen Anlagen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Kreisverkehr wird eine Begrünung mit bodendeckenden Stauden festgesetzt.

Pflanzfläche P3 und P4

Die Pflanzfläche befindet sich zum Teil auf einer öffentlichen Grünfläche (P3) und zum Teil innerhalb des urbanen Gebiets (P4). Der in West-Ost-Richtung verlaufende Fußweg wird hier zwischen der Hugenottenallee und dem Güterbahnhofgebäude von einer Baumallee begleitet. Damit werden die bestehenden stadtbildprägenden Baumreihen westlich des Plangebiets, die die Trasse der ehemaligen Güterbahn säumen, in Richtung Innenstadt fortgesetzt und tragen dazu bei, die Wegeverbindung attraktiv zu gestalten. Die Baumallee liefert auch einen Beitrag zur Verbesserung des städtischen Kleinklimas und zur Aufwertung des Wohnumfeldes an der Carl-Ulrich-Straße.

Durch die Verwendung standortgerechter Vegetation wird gewährleistet, dass das Nährstoffpotenzial des Bodens für einen vitalen Wuchs ausgenutzt, die Bodenfruchtbarkeit nicht nachhaltig beeinträchtigt wird und die Pflanzen widerstandsfähig gegen abiotische und biotische Schäden sind.

Pflanzfläche P5

Die Fläche P5 soll eine qualitativ hochwertige Grünfläche bilden, die zudem einen wichtigen Beitrag zur biologischen Vielfalt und den Biotopverbund leistet. Die zu pflanzenden Bäume und Sträucher der Pflanzliste sind allesamt heimisch und besitzen einen Mehrwert als Nahrungsquelle und Lebensraum für heimische Vögel, Insekten und andere Kleintiere. Die Fläche, die nicht bepflanzt ist, wird durch einen Landschaftsrasen begrünt, welcher in Teilen auch durch eine Wildblumenmischung ersetzt werden kann. Die Pflege des Rasens bzw. der Wiese erfolgt extensiv, abgestorbene Pflanzenteile sollen den Winter über stehen bleiben und erst im darauffolgenden Frühjahr entfernt werden.

GF-Fläche

Zur Beschattung und Steigerung der Aufenthaltsqualität des zentralen Platzes sind mindestens zwei Bäume I. Ordnung zu pflanzen. Um Konflikte zwischen der Anlieferung der Läden in der Erdgeschosszone und der Pflanzung der Bäume zu vermeiden, werden die konkreten Standorte der zu pflanzenden Bäume nicht vorgegeben.

Grundstücksfreiflächen

Um eine qualitätvolle Durchgrünung des gesamten Quartiers zu bewirken und gleichzeitig Gestaltungsspielraum zu gewähren, wird die Art der Begrünung der sonstigen nicht überbauten und befestigten Grundstücksfreiflächen textlich festgesetzt. Diese sind als Vegetationsflächen anzulegen und sollen mit Laubbäumen I. oder II. Ordnung entsprechend der zeichnerischen Festsetzungen bepflanzt werden.

11.4 Dachbegrünung

Aufgrund der kleinklimatisch ausgleichenden Funktion sind Flachdächer und flachgeneigte Dächer von Gebäuden, Dachaufbauten und Nebenanlagen zu begrünen. Dachbegrünungen verringern die baubedingten Aufheizungseffekte und tragen zudem zur Rückhaltung von Niederschlagswasser bei. So können sie gerade bei Starkregenereignissen Abflussspitzen reduzieren. Zusätzlich bieten sie, als vom Menschen geschaffene Sekundärbiotope, einen Lebensraum für Tiere und Pflanzen und wirken sich nicht zuletzt positiv auf das Ortsbild aus.

Die Festsetzung verfolgt das Ziel, einen hohen Begrünungsanteil zu erreichen, der jedoch auf die individuellen Möglichkeiten des jeweiligen Gebäudeteils abgestimmt ist. So werden von der Begrünungspflicht grundsätzlich nur jene Oberflächen ausgenommen, die objektiv nicht begrünbar sind, wie erforderliche technische Anlagen und Aufbauten oder Dachterrassen. Durch die Festlegung von bestimmten Substrathöhen wird eine Mindestqualität der Dachbegrünung gewährleistet. Für Bereiche, die mit Photovoltaikanlagen überstellt werden, ist die Begrünungsart vorgegeben (extensiv). Um eine Nutzung der Dachflächen als Freiraum, gerade in baulich verdichteten Gebieten, zu fördern, lässt der Bebauungsplan darüber hinaus auch explizit intensiv begrünte Dachgärten und Anbauflächen zu.

Die Dächer der Tiefgaragen sind ebenfalls zu begrünen und entsprechend den zeichnerischen Festsetzungen mit Laubbäumen III. Ordnung zu bepflanzen, um die Wachstumschancen zu fördern.

11.5 Allgemeine Bestimmungen

Qualitätsbestimmungen

Bei den Qualitätsbestimmungen handelt es sich um Standards der Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur, die eine qualitativ hochwertige Grünausstattung erwarten lassen.

Unter den sonstigen Bestimmungen finden sich Klarstellungen und Qualitätsanforderungen ebenso wie Regelungen zur Flexibilisierung.

11.6 Rückhaltung und Ableitung des Niederschlagswassers, Ausführen befestigter Flächen

Niederschlagswasser, welches nicht verwendet werden kann, ist im MU-Gebiet über Rigolen zu versickern, welche an die versickerungsfähigen Schichten des Bodens anbinden. Im Ergebnis wird das örtlich auftreffende Niederschlagswasser vollständig in den Untergrund eingeleitet. Lediglich überschüssiges Wasser ist im Sinne eines Notüberlaufs gedrosselt in die Kanalisation abzuleiten. Die Einleitung ist im Rahmen eines separaten Verfahrens erlaubnispflichtig.

Darüber hinaus sind nicht unterbaute Erschließungsflächen, Wege und Plätze, die nicht regelmäßig mit Kraftfahrzeugen befahren werden, im gesamten Plangebiet in wasserdurchlässiger Bauweise und mit versickerungsfähigem Unterbau herzustellen. Befestigte Aufstellflächen für die Feuerwehr sind aus statischen Gründen davon nicht betroffen.

B . Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

1 Gestaltung baulicher Anlagen

(§ 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 HBO)

Im urbanen Gebiet und im Kerngebiet werden Flachdächer festgesetzt. Im Kerngebiet dient die Festsetzung der Sicherung des Bestands in der bestehenden Form. Im urbanen Gebiet dient sie der Einbindung in die vorhandene und geplante Dachlandschaft. Zudem nimmt die geplante Bebauung Rücksicht auf die Dachlandschaft des ehemaligen Güterbahnhofs, die mit ihren geneigten Dächern städtebaulich hervorgehoben werden soll. Mit der Begrenzung auf eine Dachneigung bis 10° wird eine Dachbegrünung möglich.

Die Festsetzung von Satteldächern mit einer Dachneigung von 15° bzw. 30° alter Teilung sowie die Festsetzung des Dachüberstands dient dazu, die äußere Gestalt und Kubatur des Güterbahnhofsgebäudes verbindlich festzuschreiben.

Der Hochpunkt im westlichen Bereich des urbanen Gebiets bildet städtebaulich den Quartiersbeginn bzw. eine prägnante Markierung im Stadtraum. Hierfür wird eine klare Hochhauskante ohne zusätzliche Staffel- oder Dachgeschosse angestrebt. Die Begrenzung auf sieben Vollgeschosse mit fester Gebäudehöhe und der Ausschluss weiterer Geschosse (z. B. Staffelgeschosse) dient der steuerbaren Silhouette und der Vermeidung einer Überhöhung gegenüber dem übrigen urbanen Gebiet. Die Differenzierung gegenüber den übrigen Baufeldern (maximal fünf Vollgeschosse) entspricht der städtebaulichen Hierarchisierung des Quartiers. Staffelgeschosse auf Gebäuden mit fünf Vollgeschossen sind zwar zulässig, sollen aber zurückgesetzt sein, um die Höhenwirkung im Vergleich zur umgebenden Bebauung zu reduzieren.

2 Werbeanlagen

(§ 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 7 HBO)

Um nachteilige Wirkungen auf die Wohnnutzung im Plangebiet selbst und in der Nachbarschaft zu unterbinden und um eine in der Gesamtwahrnehmung ansprechende Gestaltung zu gewährleisten, wird die Zulässigkeit von Werbeanlagen und -flächen geregelt und beschränkt. Die Festsetzungen dienen insgesamt dazu, die Werbeanlagen verträglich in das Stadtbild zu integrieren, ohne die Werbemöglichkeiten der Firmen einzuschränken. In den Baugebieten sollen Werbeanlagen kein gestalterisch dominierendes Element darstellen. Sie sollen sich generell in dem stadträumlich exponierten Bereich des Plangebiets auf die vorhandenen und sich niederlassenden Nutzungen entsprechend der Regelung „an der Stätte der Leistung“ beschränken. Ohne diese Einschränkungen sind stadtgestalterisch negative Auswirkungen, aufgrund einer erwarteten Häufung von Werbeanlagen, zu erwarten. Die Festsetzungen betreffen im Einzelnen die Größe, die Lage und die Art der Werbeanlagen bzw. selbst leuchtende Werbeanlagen und -flächen. Werbeanlagen und -flächen mit dynamischem Licht sind aus Gründen des Nachbarschaftsschutzes, der Verkehrssicherheit, des Insektenschutzes und aus gestalterischen Aspekten heraus von der Zulässigkeit ausgenommen.

Im Detail werden für das MU-Gebiet und die MK-Gebiete unterschiedliche Festsetzungen getroffen. Die Regelungen für die Kerngebiete werden aus dem bisherigen Bebauungsplan übernommen. Für das urbane Gebiet werden etwas strengere Regelungen festgelegt, um die Wohnnutzung zu schützen und die Aufenthaltsqualität nicht negativ zu beeinflussen. So sind Werbeanlagen nur in der Erdgeschosszone, wo der Schwerpunkt der gewerblichen Nutzungen liegt, zugelassen. Signalfarben sind ausgeschlossen und Werbeanlagen dürfen nicht über die Fassadenflächen hinausragen. Die Fläche von

Einzel-Werbeanlagen darf nicht größer als 5,0 m² sein. Werbeanlagen, die nicht mit dem Gebäude verbunden sind, sind nur ausnahmsweise in den Grünflächen P4 und P5 zulässig.

3 Einfriedungen

(§ 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 HBO)

Bei den geplanten Nutzungen sind Einfriedungen nicht zwingend erforderlich. Der Ausschluss von Einfriedungen soll die Wirkung der grünordnerischen Maßnahmen unterstützen und die Durchlässigkeit des Gebietes sichern. Für den Fall, dass ein Spielplatz geplant wird, darf dieser aus Sicherheitsgründen eingezäunt werden.

Teil 3 . Umweltplanung

1 Landschaftsplanung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 53 „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ liegt zentral in Neu-Isenburg und wird im Norden von der Carl-Ulrich-Straße, im Osten von der Frankfurter Straße im Süden von der Schleussner Straße und im Westen von der Hugenottenallee begrenzt. Ein Großteil des Gebiets wird von den versiegelten Verkehrsflächen und angrenzenden Büro- und Wohngebäuden geprägt. Innerhalb des Straßenraums tragen ältere bis alte Baumbestände zur Beschattung der Asphaltflächen bei. Die Begrünung ist ansonsten eher schlicht gehalten, häufig stehen die Bäume in einfachen extensiv gepflegten Rasenflächen. Eine kleine parkähnliche Anlage im Nordwesten des Geltungsbereichs stellt einen adäquaten Aufenthaltsbereich dar.

Das eigentliche Baugebiet zwischen Carl-Ulrich-Straße und Schleussnerstraße wird geprägt von zwei hallenartigen Gebäuden und einer nicht genutzten Tiefgarage. Um die Gebäude herum befinden sich teilversiegelte und versiegelte Flächen. Die teilversiegelten Flächen bestehen aus großformatigen Basaltsteinen, in deren Fugen sich eine bemerkenswerte Ruderalvegetation gebildet hat. Entlang des Bauzauns, der die Tiefgarage abgrenzt, haben sich zudem Pioniergehölze verbreitet, die schon mehrfach zurückgeschnitten wurden. Im Westen des Geltungsbereichs hat sich auf einer vormals geschotterten Fläche eine Ruderalgesellschaft aus Gräsern und Kräutern gebildet, die in Teilen arten- und Blütenreich ausgeprägt ist. Für die heimischen Insekten stellt dieser Bereich einen wichtigen Lebensraum in der sonst dicht bebauten Innenstadt dar.



Biotoptypenkartierung des Geltungsbereichs © Stadt.Quartier (2024)

2 Artenschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erforderlich. Aus diesem Grund wurde das Büro Plan Ö beauftragt, einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu erstellen. Der Fachbeitrag enthält Aussagen zur Fauna und zu deren artenschutzrechtlichem Status und hebt wichtige Strukturelemente im Planungsraum hervor.⁹

Die Betrachtungen umfassen die artenschutzrechtlich besonders zu prüfenden Artengruppen, die aufgrund der vorherrschenden Habitatbedingungen und der Art der Eingriffswirkung als sinnvoll erachtet wurden. Besonders geprüft wurden folgende Artengruppen:

- Vögel
- Fledermäuse

⁹ Plan Ö GmbH (2025): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag. Bebauungsplan Nr. 53A „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ Stadt Neu-Isenburg, Stadtteil Neu-Isenburg. Vorläufige Fassung. Biebertal-Fellingshausen.

- Reptilien
- Heuschrecken

Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Verletzung und Tötung), § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (erhebliche Störung) und § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstören von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) kann für weitere Artengruppen ausgeschlossen werden.

Als ermittelte mögliche Wirkfaktoren sind zunächst Veränderungen anzunehmen, die zu Habitatverlusten in den jeweils betroffenen Bereichen führen. Daraus ergeben sich primär ein Verlust von Fläche, Gebäuden, Bäumen und Gehölzen und somit potenzielle Ruhe- und Fortpflanzungsstätten. Sekundär sind Störungen der Fauna durch bau-, anlage- und betriebsbedingten Lärm- und Lichtemissionen und Bewegungen zu erwarten.

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Einflüsse auf das Umfeld sind durch das geplante Vorhaben und dessen Anlagenteile für artenschutzrechtlich besonders zu prüfenden Arten mit entsprechender Sensibilität in an den Planungsraum angrenzenden Bereichen denkbar. Im Planungsraum ist derzeit eine hohe Störungsintensität durch Lärm, Licht und Bewegungen festzustellen. Das Störungsniveau wird durch die Umsetzung der Planung temporär verstärkt werden.

Die potenzielle Betroffenheit artenschutzrechtlich besonders zu prüfender Arten kann sich daher aus der mit dem Vorhaben einhergehenden Abwertung der vorhandenen Lebensraumtypen mit einem Verlust von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten, direkten Wirkungen auf Individuen (Tötung, Verletzung) sowie der Auslösung von Effektdistanzen durch baubedingte Verkehrs- und Personenbewegungen mit resultierenden Lärm- und Lichtemissionen ergeben.

Vögel

Im Rahmen der Erfassung konnten im Untersuchungsraum sowie im Umfeld zwei Arten mit acht Revieren als Reviervögel identifiziert werden. Hierbei handelt es sich um weit verbreitete Vogelarten mit nur geringem Gefährdungspotenzial, die weder in der Roten Liste Deutschland noch in der des Landes Hessen geführt werden. Der Erhaltungszustand der festgestellten Arten Amsel (*Turdus merula*) und Haussperling (*Passer domesticus*) befindet sich im grünen Bereich, beide Arten sind derzeit weit verbreitet und besitzen keinen Schutzstatus.

Neben den Reviervögeln wurden neun weitere Vogelarten nachgewiesen, die den Untersuchungsraum und angrenzende Bereiche als Nahrungsgäste besuchen. Bei den hier festgestellten Arten wird der Erhaltungszustand von Elster (*Pica pica*), Mauersegler (*Apus apus*) und Turmfalke (*Falco tinnunculus*) derzeit in Hessen als ungünstig bis unzureichend bewertet. Der Turmfalke gilt zudem als streng geschützte Art nach BArtSchV. Arten mit unzureichend bis schlechten Erhaltungszustand wurden nicht festgestellt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die festgestellten Arten nur eine lose Bindung an das Plangebiet aufweisen und auf ggf. Alternativflächen in der Umgebung ausweichen. Es ist mit keiner Beeinträchtigung der Arten zu rechnen, die eine erhebliche Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen Population bedingen könnte.

Bei den weiteren festgestellten Nahrungsgästen handelt es sich um weit verbreitete Vogelarten mit nur geringem Gefährdungspotenzial. Im Umfeld kommen regelmäßig geeignete Strukturen und ein angemessenes Angebot an Beutetieren vor, sodass mit keiner Beeinträchtigung der Arten zu rechnen ist, die eine erhebliche Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Populationen bedingen könnte. Auf eine Art-für-Art-Prüfung wird daher verzichtet.

Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Verletzung und Tötung) kann für die betroffenen Arten nach der Prüfung bei Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Folgende Maßnahmen sind dafür umzusetzen, welche zum Teil als Festsetzungen und zum Teil unter den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgenommen wurden:

- Rodung von Bäumen und Gehölzen in der Zeit von 1. Oktober bis 28./29. Februar
- Für Baumaßnahmen innerhalb der Brutzeit 01. März bis 30. September ist eine ökologische Baubegleitung hinzuzuziehen
- Vermeidung von großflächigen, spiegelnden Glasfassaden und Gebäudefronten zur Verhinderung von Vogelschlag

Fledermäuse

Im Untersuchungsraum konnten durch die akustische Erfassung mittels Detektor und eine zusätzliche Gebäudekontrolle zwei Arten nachgewiesen werden. Hierbei handelt es sich um die häufig anzutreffende und synanthrope Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) und den Abendsegler (*Nyctalus noctula*).

Der Planungsraum erweist sich als Teillebensraum für Fledermäuse. Erwartungsgemäß wird das Gebiet von den nachgewiesenen Arten unterschiedlich genutzt. Für die Zwergfledermaus besitzt der Untersuchungsraum in Teilbereichen eine Bedeutung als Jagd- und Nahrungsraum. Die Zwergfledermaus, die regelmäßig in besiedelten Bereichen angetroffen wird, gilt als sehr anpassungsfähig. Der Verlust von Leitstrukturen bzw. kleinere Änderungen im Umfeld werden üblicherweise schnell ausgeglichen. Der Abendsegler konnte nur durch Einzelkontakt während einer Detektorbegehung nachgewiesen werden. Hieraus lassen sich keine klaren Aussagen ableiten. Aufgrund der geringen Nachweisfrequenz weisen diese Arten vermutlich keine engere Bindung an den Geltungsbereich auf; Quartiere von Abendsegler im Geltungsbereich sind daher auszuschließen.

Quartiere der Zwergfledermaus sind dagegen aufgrund der artspezifischen Quartierspräferenz innerhalb des Plangebiets möglich. Es konnten zwar keine eindeutigen Quartiere identifiziert, diese können aber aufgrund der recht unauffälligen Sommerquartiere und geringen Quartiertreue nicht ausgeschlossen werden. Generell könnten einzelne Gebäude und Bäume ein ausreichendes Potenzial von geeigneten Hohlräumen, Spalten und Ritzen aufweisen. Durch Abrissarbeiten besteht damit ein generelles Risiko von Eingriffen in Ruhe- und Fortpflanzungsstätten und die damit verbundene Tötung oder Verletzung von Individuen.

Um das Eintreten der Verbotstatbestände auszuschließen, sind daher die folgenden Maßnahmen umzusetzen, welche zum Teil als Festsetzungen und zum Teil unter den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgenommen wurden:

- Verwendung vollständig gekapselter Leuchtmittel, die das Licht ausschließlich nach unten abstrahlen und eine Farbtemperatur von maximal 3.000 Kelvin (warmweiß) ausweisen.
- Ökologische Baubegleitung während der Abbruch- und Umbauarbeiten.
- Ersatz von möglicherweise wegfallenden Ruhe- und Fortpflanzungsstätten im Verhältnis 1:3
- Anbringen je eines geeigneten Fledermauskastens für gebäude- und baumbewohnende Fledermäuse.
- Vermeidung einer direkten Beleuchtung von Bereichen mit Quartierseinflügen / Ersatznistkästen an Gebäuden.

Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 – 3 BNatSchG kann bei Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Reptilien

Zur Kartierung der Reptilien wurden an besonders sonnenexponierten Stellen von April bis August Reptilienbretter ausgelegt und an insgesamt sieben Terminen begangen. Trotz intensiver Nachsuche konnten keine Reptilien im Untersuchungsgebiet festgestellt werden.

Heuschrecken

Die Kontrolle der Artengruppe der Heuschrecken erfolgte an insgesamt drei Terminen über die akustisch wahrnehmbaren Rufe und mittels Kescherfang. Im Gebiet konnte die Blauflügelige Ödlandschrecke nachgewiesen werden. Die Art ist nach BArtSchV „besonders geschützt“, steht auf der Vorwarnliste der Roten Liste Deutschland und gilt nach der Roten Liste Hessen als „gefährdet“. Die NATIS-Datenabfrage ergab keine artenschutzrechtlich besonders zu prüfenden Einträge für den Geltungsbereich und das nähere Umfeld innerhalb der letzten fünf Jahre.

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG sind nur solche Arten besonders zu prüfen, die unter dem gemeinschaftlichen Schutz der EU-VSRL und/oder Anhang IV FFH-Richtlinie stehen oder streng geschützt sind. Demzufolge ist die hier festgestellte Art im Rahmen der Artenschutzprüfung nicht weiter zu berücksichtigen. Im weiteren Verfahren sind jedoch Maßnahmen zu definieren, die Beeinträchtigungen vermeiden.

3 Boden und Bodenschutz

Das Plangebiet selbst wird aufgrund der stark anthropogenen Überprägung ohne Bodengruppe bzw. Art dargestellt. Zur Untersuchung der anstehenden Bodenverhältnisse wurde das Baugrundinstitut Franke-Meißner und Partner GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Zentraler Gegenstand war die Untersuchung auf mögliche Bodenverunreinigungen, sowie Erkenntnisse zur Versickerungsfähigkeit der Böden.¹⁰

Die generellen geologischen und hydrologischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet unterhalb der Auffüllungen werden durch mächtige Schichten aus quartärem Sand und Kiessand der Mainterrasse gebildet. Der Grundwasserabstand beträgt in diesen Bereichen deutlich mehr als 15 m.

Da das Gelände in einem Bombenabwurfgebiet liegt, wurden die Bohrpunkte im Vorfeld durch eine Fachfirma freigemessen. Hierdurch wird jedoch keine generelle Kampfmittelfreiheit des Geländes garantiert, entsprechende Sorgfalt ist demnach bei den Bauarbeiten zu beachten.

Es wurden acht Rammkernsondierungen und acht Sondierungen mit der schweren Rammsonde durchgeführt. Die Böden im Plangebiet weisen oberflächennah Auffüllungen in unterschiedlichen Mächtigkeiten von wenigen Zentimetern bis mehreren Metern auf. Unterhalb der Auffüllungen stehen Sande und Kiessande an, die in einer Tiefe von 5 – 6 m fest werden. Die Baugrundaufschlussbohrungen dringen tiefer in den Boden ein und weisen bis in eine Tiefe von ca. 18 m einen ähnlichen Schichtenaufbau auf, wobei das Material in der Tiefe insgesamt gröber wird. Mit der schweren Rammsonde konnten mindestens mitteldichte bis dichte, über größere Strecken auch dichte bis sehr dichte Lagerungen festgestellt werden, was auf einen stabilen und tragfähigen Boden hindeutet.

In keinem der Bohrlöcher wurde Grundwasser angetroffen, was auch nicht zu erwarten war, da aus den vorangegangenen Grundwasserstandsmessungen bekannt ist, dass der Flurabstand des Grundwassers bis zu 15 m beträgt. Demnach ist auch eine grundsätzlich gute Eignung des Untergrunds für eine Versickerung von Regenwasser gegeben. Die Versickerung kann über Schächte und / oder unterirdische Rigolenkörper erfolgen.

Nach den Erkenntnissen, die über den Baugrund vorliegen, wird für die Planung eine Gründung mittels Bodenplatte empfohlen. In der Bauphase wird ein allseitiger Verbau der Baugrube mit Bohrpfahlwänden, Berliner Verbau o. Ä. notwendig werden.

¹⁰ Baugrundinstitut Franke-Meißner und Partner GmbH (2025): Baugrunderkundung und Gründungsberatung sowie orientierende umwelttechnische Untersuchung zum Zweck der abfalltechnischen Voreinstufung. Wiesbaden-Delkenheim.

Die Abfalltechnische Untersuchung der Mischproben ergab keinen Hinweis auf eine Kontamination des Untergrunds mit umweltgefährdenden Stoffen. Hier besteht kein Sanierungsbedarf, weshalb sich der Aushub auch für den Wiedereinbau eignet. Es wird empfohlen, die Erd- und Gründungsarbeiten vom Baugrundgutachter überwachen, dokumentieren und abnehmen zu lassen.

4 Wasserversorgung und Gewässer, Hochwasserschutz, Entwässerung

Wasser ist ein für alle Lebensvorgänge unentbehrliches und begrenzt zur Verfügung stehendes Gut des Naturhaushalts, das die Basis für den Lebensraum von Pflanzen, Tieren und Menschen bildet. Ein umfassender Schutz des Wassers und die Förderung des natürlichen Wasserhaushalts stellen somit ein grundlegendes Ziel einer ökologischen und nachhaltigen Stadtplanung dar.

Nach dem gemeinsamen Erlass vom 07.09.1983 des Hess. Ministeriums des Innern – VA 4/VC-61 d 02/25-1/83 – und des Hess. Ministers für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten – VB 4-79 a 02.05-3541/83 (St.Anz. 39/1983, S. 1982) – müssen die Belange der Wasserwirtschaft bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Auf Grundlage der im o. g. gemeinsamen Erlass enthaltenen Gliederung sowie auf Grundlage der Verfügung des Regierungspräsidiums in Darmstadt vom 08.12.1993 (Az.: V 39 b – 79 a 16.05) – werden im Folgenden die wasserwirtschaftlichen Belange zum Bebauungsplan dargestellt.

Trinkwasserversorgung

Nach Stellungnahme der Stadtwerke Neu-Isenburg GmbH kann die Trinkwasserversorgung für den Geltungsbereich im vollen Umfang gewährleistet werden. Bei annähernd gleichbleibender Einwohnerzahl ist der Wasserverbrauch in Neu-Isenburg seit 1970 von rund 4.000.000 m³ auf jetzt rund 2.500.000 m³ gesunken. Gleichzeitig ist der Pegelstand des Grundwassers seit Mitte der 70-er Jahre kontinuierlich gestiegen.

Abwasserentsorgung

Regenwasser

Anfallendes Regenwasser der Dachflächen und Geländeoberflächen soll vollständig über Fall- und Sammelleitungen in dafür vorgesehene Rigolen geleitet werden. Hierfür wird im Osten und Westen des Gebäudekomplexes jeweils eine ausreichend dimensionierte Rigole vorgesehen.

Für die Dimensionierung der Rigolen und die Sicherstellung, dass die Regenwassermengen bei einem 100-jährlichen Regenereignis in den Rigolen aufgenommen werden können, wurden entsprechende Berechnungen durchgeführt. Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Reinigung des Regenwassers eingeplant, sodass durch vorgeschaltete Sedimentation die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie sowie die Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes eingehalten und das Grundwasser nicht nachteilig beeinflusst wird.

Die Ermittlung der Flächenbelastung und die Dimensionierung der Rigolen erfolgten gemäß den Vorgaben des DWA-A 138 Regelwerks. Insgesamt konnte der Nachweis erbracht werden, dass die anfallenden Wassermengen versickert werden können und die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind. Als Notüberlauf ist ein gedrosselter Anschluss der Versickerungsrigolen an die öffentliche Regenwasserkanalisation vorgesehen.¹¹

¹¹ Ingenieurbüro für Wärme- und Haustechnik IBP GmbH (2026): Entwässerungskonzept zum Bebauungsplanverfahren Neubau Wohn- und Geschäftshaus mit Tiefgarage Schleussnerstraße in 63263 Neu-Isenburg, Erfurt.

Schmutzwasser

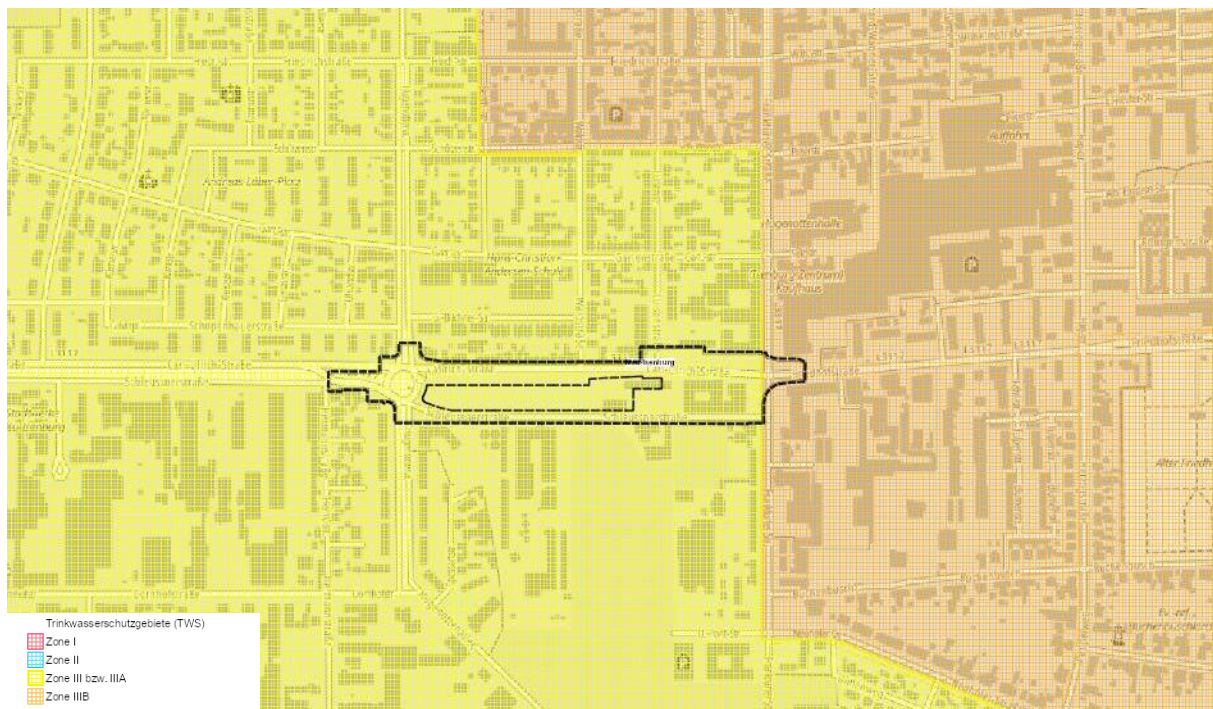
Sämtliche Schmutzwasserleitungen werden gemäß den einschlägigen technischen Regelwerken, insbesondere nach DIN EN 12056 und DIN 1986-100, dimensioniert und installiert. Die Ableitung erfolgt über Fallleitungen, an die die Sanitäranlagen angeschlossen sind, und von dort weiter über Anschlussleitungen, die innerhalb der Installationswände verlegt werden. Die Be- und Entlüftung dieser Leitungen wird als Hauptlüftung über das Dach ausgeführt.

Die Schmutzwassergrundleitungen liegen unterhalb der Tiefgaragendecke und werden frostfrei aus dem Gebäude zur öffentlichen Kanalisation geführt. Dabei werden Mindestgefälle und die erforderlichen Reinigungsöffnungen eingehalten. Das anfallende Schmutzwasser wird in Übergabeschächte geleitet und von dort in den öffentlichen Schmutzwasserkanal eingeleitet.

Die Notwendigkeit mehrerer Anschlussleitungen an den öffentlichen Kanal ergibt sich aus der Gebäudegeometrie und den einzuhaltenden Gefällen. Für Schmutzwasser aus gastronomischen Nutzungen ist ein Fettabscheider vorgesehen, um eine Verunreinigung des Abwassers zu verhindern. Die Anzahl der Kanalanschlüsse richtet sich nach den Vorgaben und bisherigen Abstimmungen mit dem Entwässerungsbetrieb.

Wasserschutzgebiet

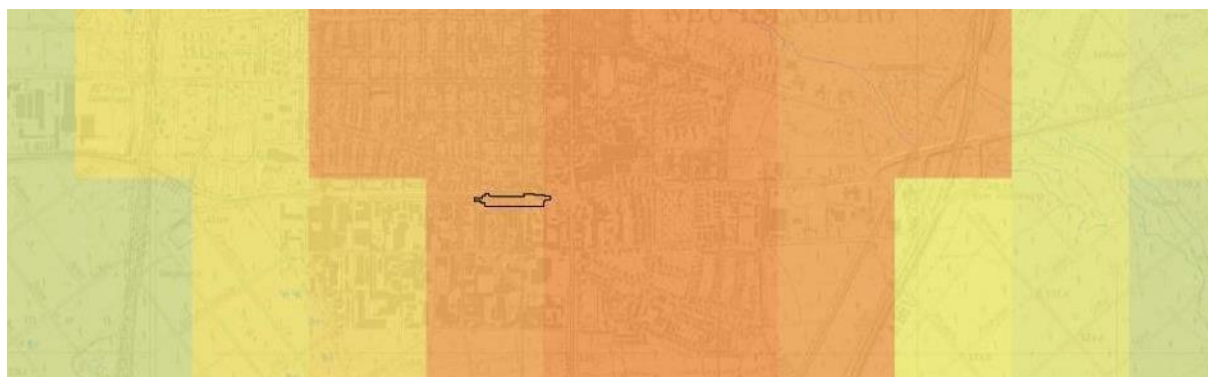
Der Geltungsbereich liegt zum Teil innerhalb der weiteren Schutzzone III A und zum Teil innerhalb der des weiteren Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Neu-Isenburg GmbH. Im Bebauungsplan wird die entsprechende Verordnung nachrichtlich übernommen. Die Richtlinien zum Schutz der genannten Wasserschutzzonen sind einzuhalten.



Übersicht über die Trinkwasserschutzgebiete © Regionalverband FrankfurtRheinMain (2024), Bearbeitung durch Stadt.Quartier

5 Klima

Neu-Isenburg liegt im Ballungsraum Rhein-Main, welcher dem warmgemäßigten Regenklima zugeordnet wird. Die Jahresmitteltemperatur in Neu-Isenburg beträgt 10,7 °C, die jährliche Niederschlagsmenge beträgt 727 mm. Das Plangebiet wird im „Hitzeviewer Hessen“ als bereits durch Hitze vorbelastet dargestellt. Die mittlere Hitzebelastung wird als „dauerheiß“ eingestuft, was der höchsten Kategorie entspricht.



Lage des Geltungsbereichs innerhalb der „Hitzeinsel“ © HLNUG Hitzeviewer Hessen (2024) mit Markierung des Plangebiets durch Stadt.Quartier

Bereits jetzt zeigen sich in Neu-Isenburg die Folgen der steigenden Temperaturen und immer geringeren Niederschlägen. Durch den steigenden Hitze- und Trockenstress nimmt die Vitalität der Bäume und sonstigen Pflanzen im Stadtgebiet stetig ab und es kommt zum Verlust des Baumbestands und zur Reduzierung der Aufenthalts- und Lebensqualität der Grünflächen. Der Verlust von Schattenplätzen führt zur Bildung von Hitzeinseln und bedingt eine schlechte Luftqualität.

Durch die zusätzliche Bebauung kann eine vermehrte Wärmeentwicklung hervorgerufen werden. Die Veränderungen wirken dauerhaft und werden in Verbindung mit den allgemein steigenden Temperaturen vermutlich noch verstärkt. Die geplante Wohn- / Mischnutzung ist demnach verbunden mit einer Durchgrünung des Gebiets. Pflanzen, vor allem Bäume, haben einen großen Einfluss auf das städtische Klima und tragen durch Verschattung und Verdunstungskühlung zu einer Minderung der Temperaturen bei. Die Freianlagenplanung berücksichtigt bei der Pflanzenauswahl die Hitze- und Trockentoleranz der Bäume, Sträucher und Stauden und setzt auf eine gezielte Durchmischung der Arten, um Totalausfällen entgegenzuwirken.

Die Verwendung heller Oberflächen reduziert das Aufheizen bei strahlungsintensiven Tagen und mindert so die Hitzebelastung innerhalb des Gebiets. Die Festsetzungen zur Gestaltung der Wege, Parkplätze und öffentlichen Plätze mit versickerungsfähigen Materialien tragen zu einem geregelten Wasserhaushalt bei.

6 Schallschutz

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des urbanen Gebiets zwischen der Carl-Ulrich-Straße und der Schleussnerstraße sind Geräuschemissionen und -immissionen verschiedener Lärmarten zu berücksichtigen. Hierzu zählen neben dem Verkehrslärm der Straße und Schiene auch der Gewerbelärm durch die geplante gewerbliche Nutzung der Erdgeschosszone sowie der Fluglärm des nahe gelegenen Verkehrsflughafens Frankfurt am Main. Die Wahrscheinlichkeit der Mehrbelastung durch Schallemissionen ist also gegeben. Die Entwicklung des urbanen Gebiets steht dabei in Verbindung mit bereits bestehenden umgebenden gewerblichen Bauflächen. Es besteht also eine gewisse Vorbelastung

der angrenzenden Wohnbebauung durch Gewerbetätigkeit und die damit verbundene Infrastruktur. Innerhalb des Gebiets betrifft die Exposition neue Bewohner, Mitarbeitende und Kunden. Während der Bauphase kommt es zu temporären Belastungen durch Staub, Erschütterungen und Lärm. Anlage- und betriebsbedingt können verkehrsbedingte Einwirkungen durch den Bewohner-, Kunden- und Lieferverkehr auftreten. Hier ist insbesondere zu den Anlieferzeiten sowie zu den „Stoßzeiten“ morgens und nachmittags mit erhöhten Schallemissionen zu rechnen, wenn die meisten Menschen zur Arbeit oder wieder zurückfahren.

Zur Verhinderung von schädlichen Auswirkungen kommen vorrangig die einschlägigen Regelwerke DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), die TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) und der RLS 19 (Lärmschutz an Straßen) zur Anwendung. Insofern ist der Schallschutz über die Regelwerke verankert, welche den Schutz der Bevölkerung sicherstellen.

Wie es in zahlreichen innerstädtischen Lagen der Fall ist, können bei der zu ermittelnden Verkehrslärmbelastung im Plangebiet spezifische bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Sicherstellung adäquater Wohn- und Arbeitsverhältnisse erforderlich werden. Diese können neben einer angepassten Schalldämmung der Gebäudeaußenteile in Abhängigkeit vom maßgeblichen Außenlärmpegel weitere bauliche Maßnahmen wie die Sicherung eines vom Öffnungszustand der Fenster unabhängigen hygienischen Luftwechsels (Raumbelüftung) und den Schutz der bebauten Außenwohnbereiche (Loggien etc.) umfassen.

Im Jahr 2021 hat das Büro Krebs+Kiefer den Standort bereits schalltechnisch auf seine grundsätzliche Eignung zur Schaffung eines gemischt genutzten Quartiers mit Wohnen vor dem Hintergrund gesunder Wohnverhältnisse untersucht.¹² Die Berechnungen liegen daher nur für eine freie Schallausbreitung, d. h. ohne Gebäude, vor. Im Ergebnis zeigte sich eine nicht unerhebliche zu erwartende Belastung aus Schienen- und insbesondere Straßenverkehrslärm. Der Fluglärm trägt nur untergeordnet zur Gesamtlärmbelastung bei. Es sind Beurteilungspegel aus Gesamtverkehrslärm von bis zu $L_{r, Tag / Nacht} = 69 / 62 \text{ dB(A)}$ ohne weiterführende Schallschutzmaßnahmen zu erwarten. Damit werden die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 je nach Nutzungsart deutlich überschritten. Dies deutet klar auf das Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen hin.

Näheren Aufschluss über die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit sowie auf die notwendigen Schallschutzmaßnahmen wird eine auf das Projektvorhaben konkretisierte, schalltechnische Untersuchung liefern, die derzeit in Bearbeitung ist.

[Wird zum Entwurf des Bebauungsplans ergänzt.]

7 Energieversorgung

In Zeiten des Klimawandels kommt der Energieversorgung ein bedeutender Stellenwert bei der Planung zu. Die Planung verfolgt das Ziel, den Energiestandard EH40 / QNG zu erreichen. Es wurde ein Energiekonzept erarbeitet, welches zwei Varianten der Wärmeversorgung vergleicht und eine Empfehlung aufgrund dieses Vergleichs ausspricht.¹³ Grundgedanke dabei ist es, durch Verwendung unterschiedlicher, sich ergänzender Erzeugungsanlagen in Kombination mit lokalen Speichern und intelligenter Steuerung einen möglichst hohen Grad an Effizienz zu erreichen.

Als Beitrag zum QNG-Nachweis und zur Reduktion des Primärenergiebedarfs werden auf den Dachflächen Photovoltaikanlagen installiert. Diese übernehmen die Deckung des Allgemeinstroms. Zusätzlich ist die optionale Einbindung von Wärmepumpen möglich.

¹² Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH (2021): Änderung des Bebauungsplans Nr. 53 in Neu-Isenburg. Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes hinsichtlich einer zukünftigen Nutzung des Areals. Darmstadt.

¹³ Farmakis Vermögensverwaltung eGbR (2026): Energiekonzept Neu-Isenburg. Neu-Isenburg.

Die Wärmeversorgung der Gebäude soll durch Niedertemperatur-Fußbodenheizungen im gesamten Wohnbereich erfolgen. Die zentrale Warmwasserbereitung erfolgt über einen Großspeicher, welcher an ein Zirkulationssystem mit hochgedämmten Leitungen angeschlossen ist.

Das Vorhaben liegt im priorisierten Fernwärme-Ausbaubereich Neu-Isenburg. Die Planung berücksichtigt die kommunale Wärmeplanung von 2025, nach der das Gebiet bis spätestens 2030 mit einer erneuerbaren Fernwärmelösung versorgt werden soll. Bestandteil der Planung ist die Nutzung von Abwärme eines nahegelegenen Rechenzentrums sowie Großwärmepumpen.

Das Energiekonzept stellt zwei Varianten der Wärmeversorgung gegenüber.

Variante A: Fernwärme

- Fernwärme ab 2030 verfügbar, ggf. Bereitstellung 2028/2029
- Nutzung der Abwärme eines Rechenzentrums (ca. 54 MW)
- Einsatz von Großwärmepumpen und Wärmespeichern (je ca. 42.000 L)
- Betroffenes Projekt liegt direkt innerhalb des priorisierten Ausbaubereiches
- Versorgung über eine Übergabestation

Vorteile:

- Hohe Versorgungssicherheit
- Keine Außengeräte, keine Schallemissionen
- Klimafreundliche Abwärmenutzung
- Niedrige Wartungs- und Betriebskosten
- Sehr gute QNG-Bewertung

Der Energiestandard EH40 / QNG ist durch die Umsetzung dieser Variante problemlos erreichbar.

Variante B: Luft-Wasser-Wärmepumpe (LWP)

- 3 zentrale LWP (50–60 kW)
- Dachaufstellung
- Pufferspeicher und Hybridbetrieb möglich

Vorteile:

- Sehr hohe regenerative Anteile
- Exzellente CO₂-Bilanz
- PV-Integration möglich
- Autarkiepotenziale

Planungshindernisse:

- Schallschutz
- Aufstellflächen auf Dächern
- Vereisungsschutz & Kondensat Management

Aufgrund des laufenden Fernwärmeausbaus im angrenzenden Stadtquartier Süd sowie der geplanten Abwärmenutzung eines Rechenzentrums bietet die Fernwärme eine sehr zukunftsfähige, CO₂-arme und versorgungssichere Lösung für dieses Projekt. Die Luft-Wasser-Wärmepumpe bleibt eine technisch attraktive Alternative, falls der Fernwärmeanschluss zeitlich nicht realisierbar ist.

Das Energiekonzept erfüllt alle Vorgaben des EH40 / QNG-Standards. Die Kombination aus optimierter Gebäudehülle, zentraler Warmwasserbereitung, effizienter Wärmeerzeugung, PV-Anlagen und der

strategischen Lage im Fernwärme-Ausbaubereich macht das Projekt energetisch und ökologisch sehr leistungsfähig.

Im weiteren Verfahren ist zu klären, welche Variante der Wärmeversorgung weiterverfolgt werden soll.

Teil 4 . Allgemeines, Verfahren

1 Verfahren

Der Bebauungsplan Nr. 53a „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung i. S. v. § 13a BauGB aufgestellt. Zu den formalen Voraussetzungen zählt das Einhalten bestimmter Schwellenwerte, die in § 13a Abs. 1 BauGB geregelt sind. Bei weniger als 20.000 m² Grundfläche (GR) wie hier steht der Verfahrenswahl in der Regel nichts entgegen, wenn die weiteren Anforderungen des Abs. 1 eingehalten werden:

Unzulässigkeit von UVP-pflichtigen Vorhaben

Das geplante Vorhaben sieht die Errichtung von nicht großflächigem Einzelhandel vor (< 800 m² Verkaufsfläche je Betrieb). Da die Geschossfläche der geplanten Einzelhandelsflächen jedoch in der Summe zwischen 1.200 m² und 5.000 m² betragen wird, ist nach Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ Nr. 18.6.2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Hierfür ist die Anlage 3 zu § 7 Abs. 1 UVPG maßgeblich.

Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben wurden die Merkmale des geplanten Vorhabens geprüft und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt. Die Realisierung des urbanen Gebiets trifft auf eine Umgebung mit geringer Sensitivität. Auch die naturräumliche Ausstattung des Plangebiets selbst ist von geringer Wertigkeit. Hinsichtlich der Schutzgebiete ist nur das Wasserschutzgebiet randlich betroffen. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen lassen sich im Rahmen der Bauleitplanung mit öffentlich-rechtlicher Bindung umsetzen. Vor diesem Hintergrund kommt die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zu dem Schluss, dass von dem Planungsvorhaben voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen ausgehen werden.¹⁴

Keine Beeinträchtigung von Schutzgütern gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 b) BauGB

Hiermit sind die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes, also die FFH- und Vogelschutzgebiete der EU, gemeint. In der näheren Umgebung des Geltungsbereichs befinden sich keine solcher Schutzgebiete, weshalb eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann.

Keine schweren Unfälle i. S. d. § 50 Satz 1 BImSchG

Es dürfen keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind. Solche Anhaltspunkte sind nicht erkennbar.

Da, wie gezeigt, alle Anforderungen des § 13a Abs. 1 BauGB eingehalten sind, wird der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung i. S. v. § 13a BauGB aufgestellt.

Der Bebauungsplan der Innenentwicklung zeichnet sich durch die folgenden Besonderheiten gegenüber dem Regelverfahren aus:

- Keine Umweltprüfung:

Im beschleunigten Verfahren entfällt die Pflicht zur Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 13 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 1 BauGB). Außerdem wird von dem Umweltbericht nach § 2 a BauGB abgesehen; ebenfalls nicht anzuwenden ist die Verpflichtung zum Monitoring nach § 4c BauGB und das Erstellen einer zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB. Unbeschadet des Verzichts auf die formelle Umweltprüfung hat die

¹⁴ Stadt.Quartier (2024): Bebauungsplan Nr. 53a „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“. Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG. Wiesbaden.

Gemeinde aber auch im beschleunigten Verfahren nach allgemeinen Grundsätzen die Belange des Umweltschutzes im Sinn von § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen und in die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB einzustellen.

- **Besondere Verfahrensvorschriften:**

Von diesen soll bei dem Bebauungsplan Nr. 53a „Ehemaliger Güterbahnhof – 1. Änderung“ kein Gebrauch gemacht werden. Es ist vorgesehen, die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (§§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB) durchzuführen. Anschließend folgen die formelle Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB, sowie der Abwägungs- und Satzungsbeschluss.

- **Verzicht auf die Eingriffs- Ausgleichs-Bilanzierung:**

Bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung mit einer zulässigen Grundfläche der baulichen Anlagen von weniger als 20.000 m² gelten Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig (§ 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB). Nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

2 Rechtsgrundlagen

BauGB	Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 8 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 226).
BauNVO	Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176).
PlanZV	Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189).
HBO	Hessische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Mai 2018 (GVBl. I S. 198), zuletzt mehrfach geändert sowie §§ 63a und 64a neu eingefügt durch Gesetz vom 9. Oktober 2025 (GVBl. 2025 Nr. 66).
HGO	Hessische Gemeindeordnung vom 7. März 2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. Februar 2026 (GVBl. 2026 Nr. 8).
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224).
HeNatG	Hessisches Gesetz zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Hessisches Naturschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Mai 2023 (GVBl. 2023 I S. 379), zuletzt durch Artikel 84 des Gesetzes vom 16. Dezember 2025 (GVBl. 2025 I Nr. 110).
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306).

WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224).
HWG	Hessisches Wassergesetz vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. I S. 473, 475).
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorkommnisse (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 183).
HDSchG	Hessisches Denkmalschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. September 1986 (GVBl. I 1986, 270), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juni 2026 (GVBl. Nr. 39).
GaV	Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung) vom 13. Mai 2024 (GVBl. 2024 Nr. 18), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 1. Dezember 2025 (GVBl. 2025 Nr. 90).

**Stadt.
Quartier**

1. September 2026

Stadt.Quartier . Mosbacher Straße 20 . D-65187 Wiesbaden
Dipl.-Ing. Olaf Bäumer
M. Sc. Hannah Koller
M. Sc. Paula Hieronymi