

5. Änderung des Bebauungsplans „Die schwarze Hecke“

**Begründung zur Beteiligung
gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Ortsgemeinde: Ober-Olm



Verbandsgemeinde: Nieder-Olm
Landkreis: Mainz-Bingen

Verfasser: **Henrik Illing, M.Sc. Umweltplanung und Recht**
Martin Müller, Stadtplaner, B.Sc. Raumplanung

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1 ANLASS & ZIEL DER PLANUNG	4
2 PLANGEBIET UND VERFAHRENSWAHL	5
2.1 Lage und Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs	5
2.2 Mögliche Standortalternativen	6
2.3 Verfahrenswahl	6
3 ÜBERGEORDNETE UND SONSTIGE VORLIEGENDE PLANUNGEN	8
3.1 Landesentwicklungsprogramm	8
3.2 Regionaler Raumordnungsplan	9
3.3 Flächennutzungsplan	10
3.4 Bebauungsplan	11
3.4.1 Bestehender Bebauungsplan	11
3.4.2 Angrenzende Bebauungspläne	12
4 BESTANDSANALYSE	13
4.1 Bestehende Nutzungen	13
4.2 Angrenzende Nutzungen	13
4.3 Erschließung	13
4.4 Gelände	14
4.5 Immissionen	14
4.6 Schutzgebiete und Schutzstatus	18
5 PLANUNGSABSICHT (ZIELE)	19
5.1 Grundzüge der Planung	19
5.2 Erschließung	20
5.3 Versorgungsleitungen	20
5.4 Entwässerung	20
5.5 Immissionsschutz	21
5.6 Natur und Landschaft	23
6 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	24
6.1 Art der baulichen Nutzung	24
6.2 Maß der baulichen Nutzung	24
6.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche	25
6.4 Örtliche Verkehrsflächen und Stellplätze	25
6.5 Flächen für Sport- und Spielanlagen	26
6.6 Flächen für Nebenanlagen	26

6.7 Umweltsrelevante Festsetzungen	26
7 BAUORDNUNGSRECHTLICHE UND GESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN	28
7.1 Dachgestaltung	28
7.2 Anzahl der Stellplätze	28
8 STÄDTEBAULICHE KENNDATEN	29

ANHANG

- Anhang 1: „Gutachten zu den Verkehrsgeräuschmissionen für den Bebauungsplan ‚Änderung Die schwarze Hecke‘ in der Ortsgemeinde Ober-Olm“ vom 14.12.2020, erstellt durch das schalltechnische Ingenieurbüro Pies
- Anhang 2: „Prüfung der Belange des Umweltschutzes und des speziellen Artenschutzes“ vom 16.02.2024, erstellt durch das Planungsbüro Enviro-Plan

1 ANLASS & ZIEL DER PLANUNG

Der Ortsgemeinderat Ober-Olm hat in seiner Sitzung am 23.11.2022 einen Grundsatzbeschluss zur Gründung einer Projektgesellschaft mit der Kreiswohnungsbaugesellschaft zum Zweck der Erstellung eines Wohnhauses gefasst. Hierüber soll ein zurzeit als Grünfläche genutztes Grundstück für die Schaffung bezahlbarer Wohnungen bereitgestellt werden. Die Nachfrage nach Wohnungen, insbesondere bezahlbare Wohnungen, kann durch die Nähe zur Landeshauptstadt Mainz und der Zugehörigkeit zur Metropolregion Rhein-Main begründet werden.

Konkretisiert wurde der Grundsatzbeschluss in der Sitzung des Ortsgemeinderates Ober-Olm am 07.12.2022 durch den Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes „Die schwarze Hecke – 5. Änderung vom 07.12.2022“. Demnach soll der Bebauungsplan „Die schwarze Hecke“ (mit insgesamt vier Änderungen) auf dem Flurstück 323/5 (teilweise) geändert werden. Die Festsetzung als öffentliche Grünfläche soll dahingehend geändert werden, dass eine Bebauung des Grundstücks möglich wird.

Mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 20.10.2023, in welchem der Ortsgemeinderat Ober-Olm seine Planungsziele in einem Vorentwurf zum Ausdruck brachte, wurde die Planung weiter vorgebracht. Der Vorentwurf wurde vom 06.11.2023 bis zum 06.12.2023 gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB offengelegt.

In der Gemeinderatssitzung vom 20.03.2024 wurden die Stellungnahmen aus der frühzeitigen Offenlage diskutiert und eine Erweiterung des Geltungsbereichs angestrebt. An der Stelle des heutigen Bolzplatzes entlang der Straße „An der Schwarzen Hecke“ soll im Zuge eines Landesförderprogramms eine Skateanlage entwickelt werden. Dafür ist ebenfalls eine Änderung des Bebauungsplans „Die Schwarze Hecke“ notwendig. Um hierfür Zeit und Haushaltsmittel einzusparen, hat sich der Gemeinderat darauf geeinigt, die Skateanlage in das laufende Änderungsverfahren des Bebauungsplans „Die Schwarze Hecke“ einzugliedern.

Das Verfahren wird nach § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt, weshalb auf den Umweltbericht verzichtet wird. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB berichtigt.

2 PLANGEBIET UND VERFAHRENSWAHL

2.1 Lage und Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs

Das Plangebiet der 5. Änderung liegt in Ober-Olm (VG Nieder-Olm, Kreis Mainz-Bingen), im Südosten des Bebauungsplans „Die schwarze Hecke“ und teilt sich auf zwei Änderungsbereiche auf. Der Änderungsbereich 1 liegt im Süden und betrifft das Wohnbauvorhaben, der Änderungsbereich 2 liegt im Norden und umfasst das Projekt zur Errichtung einer Skateanlage.

Der Änderungsbereich 1 liegt nördlich der Bahnhofstraße (L 427), welche die Hauptverbindung über die östliche A 63 nach Klein-Winternheim darstellt. Östlich tangiert die Straße „An der Schwarzen Hecke“ den Änderungsbereich. Der Änderungsbereich 2 liegt zwischen der Straße „An der Schwarzen Hecke“ und der Autobahn A 63. Zwischen der Autobahn und dem Änderungsbereich liegt etwa 50 m, die durch Gehölze und einer Lärmschutzwand geprägt sind.

Der Änderungsbereich 1 umfasst die südliche Hälfte des Flurstücks 323/5, Flur 21, Gemarkung Ober-Olm.

An den Änderungsbereich 1 grenzen folgende Flurstücke, alle Gemarkung Ober-Olm, an:

Im Norden:

- Flurstücke der Flur 21: 323/5 (teilweise innerhalb) und 324

Im Osten:

- Flurstück der Flur 35: 4 (Straße „An der Schwarzen Hecke“ und Denkmal „Torso der alten Ulme“)

Im Süden

- Flurstücke der Flur 20: 827 (Bushaltestelle) und 828/2

Im Westen

- Flurstück der Flur 20: 829
- Flurstücke der Flur 21: 323/3 und 323/4

Der Änderungsbereich 2 umfasst den südöstlichen Teil des Flurstücks 308/1, Flur 21, Gemarkung Ober-Olm.

An den Änderungsbereich 2 grenzen folgende Flurstücke, alle Gemarkung Ober-Olm, an:

Im Norden:

- Flurstück der Flur 35: 1

Im Osten:

- Flurstück der Flur 35: 2

Im Süden

- Flurstück der Flur 21: 323/5 (Straße „An der Schwarzen Hecke“ und Flurstück des Änderungsbereich 1)

Im Westen

- Flurstück der Flur 21: 308/1 (Straße „An der Schwarzen Hecke“, teilweise innerhalb)

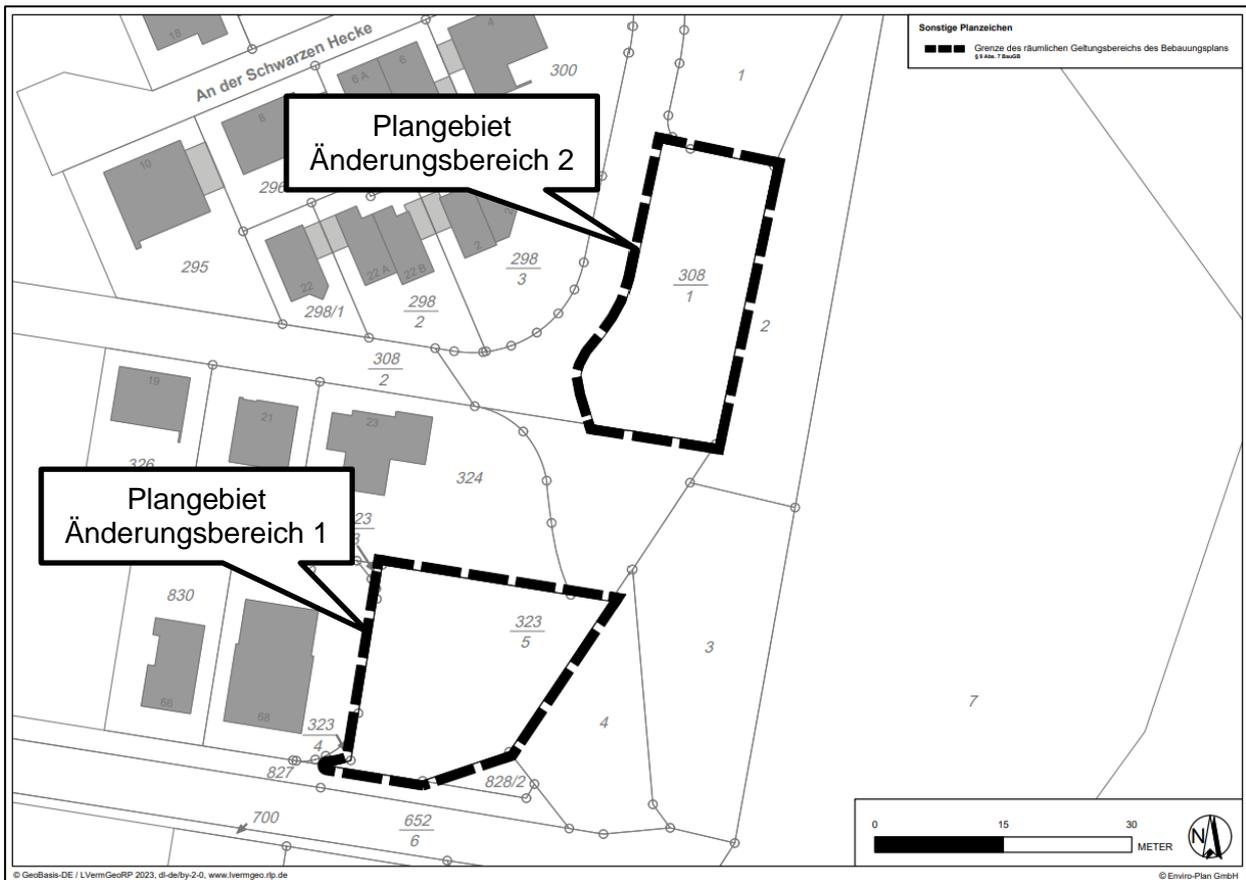


Abbildung 1: Lageplan der 5. Änderung © Enviro-Plan 2024 ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2023, dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de>

2.2 Mögliche Standortalternativen

Mit diesem Verfahren wird der Bebauungsplan „Die schwarze Hecke“ geändert. Dadurch soll im Süden Wohnraum im innerörtlichen Bereich geschaffen werden. Die Innenentwicklung hat gemäß § 1a Abs. 2 BauGB Vorrang gegenüber der Neuinanspruchnahme von Fläche im Außenbereich, weshalb für das Vorhaben keine besseren Standortalternativen zur Verfügung stehen. Im Änderungsbereich 2 soll auf dem vorhandenen Bolzplatz eine Skateanlage entwickelt werden. Hier soll von der bestehenden Infrastruktur der Freizeitnutzungen profitiert werden.

2.3 Verfahrenswahl

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB geändert. Durch die Lage an der Straße „An der Schwarzen Hecke“ ist das Plangebiet eindeutig dem Innenbereich zuzuordnen. Die festgesetzte maximale Grundfläche des Bebauungsplans liegt bei einer GRZ von 0,5 und einer Baufläche für Urbane Gebiete von etwa 760 m² folglich bei maximal 380 m² und damit deutlich unter 20.000 m², weshalb keine Vorprüfung des Einzelfalls nach Abs. 1 Nr. 2 notwendig wird. Der gesamte Geltungsbereich (beide Teilbereiche zusammen) umfasst eine Größe von 2.216 m² weshalb die Grundfläche im Falle einer Überschreitung durch beispielsweise Verkehrs- und Stellplatzflächen weiterhin unter dem normierten Grenzwert bleibt. Auch darüber hinaus liegen keine Anhaltspunkte vor, dass das beschleunigte Verfahren ausgeschlossen werden muss (vgl. Abs. 1 S. 4 und 5).

Es wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 3 S. 1 BauGB auf die Umweltprüfung, die Erstellung des Umweltberichts und die zusammenfassende Erklärung verzichtet. Es erfolgt

jedoch eine Bewertung der Umweltbelange in Zusammenhang mit einer artenschutzrechtlichen Prüfung, die dieser Begründung beiliegt.

Auf Grundlage von § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB kann im beschleunigten Verfahren auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) und der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) verzichtet werden. Durch die Nähe zur Autobahn (maximal 100 m Entfernung) wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) und der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) dennoch vom 06.11.2023 bis zum 06.12.2023 durchgeführt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt folglich im zweistufigen Verfahren.

Entwurf

3 ÜBERGEORDNETE UND SONSTIGE VORLIEGENDE PLANUNGEN

3.1 Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) wurde am 14. Oktober 2008 durch Rechtsverordnung verbindlich. Durch inzwischen vier Teilfortschreibungen (die letzte Teilfortschreibung aus dem Jahr 2023 zu erneuerbaren Energien) wurde das LEP IV an neue Gegebenheiten angepasst. Für das Wohnen relevant ist besonders die zweite Teilfortschreibung vom 21. Juli 2015, die hier auch berücksichtigt wird.

In der Karte zum LEP IV wird Ober-Olm als sonstige Fläche dargestellt und liegt an einer großräumigen Straßenverbindung (Autobahn A 63). Der Siedlungskörper wird umgeben von einem großräumig bedeutsamen Freiraumschutz. Nördlich liegt das freiwillig kooperierende Oberzentrum Mainz, das zugleich einen oberzentralen Entwicklungsschwerpunkt darstellt. Südlich liegt das kooperierende Mittelzentrum Nieder-Olm.

Gemäß der Raumstrukturgliederung (LEP IV, Karte 1) liegt Ober-Olm im Verdichtungsraum „hoch verdichtete Bereiche“. Es besteht eine hohe Zentrenreichbarkeit, wobei mindestens acht Ober- oder Mittelzentren in unter 30 Minuten erreicht werden können. Nach dem Leitbild Entwicklung (LEP IV, Karte 5) liegt Ober-Olm im europäisch metropolitenen Verflechtungsraum Rhein-Main. Der Grundsatz **G 14** betont hier die zu nutzenden Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Entwicklung der Gemeinden hat sich gemäß **G 26** an den begründeten Entwicklungschancen der Gemeinde, den demografischen Rahmenbedingungen und den überörtlichen Erfordernissen zu orientieren. Dabei sind die Bevölkerungszahl, die innere Struktur der Gemeinden und die langfristige Tragfähigkeit der Infrastruktur zu berücksichtigen. Durch die Nähe und gute Anbindung an die Zentren Mainz, Ingelheim und Nieder-Olm kann eine weitere Entwicklung Ober-Olms begründet werden. Über das Ziel **Z 31** (gemäß der zweiten Teilfortschreibung) erhält die Innenentwicklung einen Vorrang gegenüber der Außenentwicklung. Eine Innenentwicklungsfläche wird durch die Änderung des Bebauungsplans der Wohnnutzung in unmittelbarer Nähe zu einem ÖPNV-Haltestpunkt zugänglich gemacht. Das Ziel **Z 32** schreibt die Entwicklung von Schwellenwerten vor, die durch die Regionalplanung konkretisiert werden. Es wird jedoch kein relevanter Außenbereich beansprucht. Über **G 50** und **G 51** soll Wohnraum für alle Teile der Bevölkerung bereitgestellt werden und ein barrierefreier Zugang zu Einrichtungen der Grundversorgung, inklusive Haltestellen des ÖPNV, hergestellt werden. Das Vorhaben kommt nicht zuletzt durch die südlich angrenzende Haltestelle diesen beiden Grundsätzen vollumfänglich nach.

Gemäß dem Grundsatz **G 80** soll den Ansprüchen der Bevölkerung an Freizeit, Erholung und Sport durch die bedarfsgerechte Ausweisung und Gestaltung geeigneter Flächen und Einrichtungen Rechnung getragen werden. Dabei sind auch altersstruktur- und geschlechtsbedingte Nachfrageveränderungen zu berücksichtigen. Durch die Aufwertung des vorhandenen Bolzplatzes um eine Skateanlage wird das Angebot für die jugendliche Bevölkerung Ober-Olms erweitert und die Fläche insgesamt für die Freizeitnutzung gesichert und aufgewertet. Da die Skateanlage unmittelbar an die Wohnbebauung anschließend errichtet wird, wird zugleich dem Grundsatz **G 83** entsprochen. Die Nähe zu den bereits oben sowie in Kapitel 4.3 beschriebenen Haltestellen des ÖPNV unterstützt die Erreichbarkeit.

G 113 in Verbindung mit LEP IV, Karte 14 sieht vor, dass in der Region um Mainz, somit auch in Ober-Olm, von Planungen und Maßnahmen abzusehen sind, die die Situation auf klimatisch und lufthygienisch belastete Siedlungsbereiche verschärfen. Durch die Lage innerorts, ohne nennenswerte Kaltluftproduktion, entlang der Autobahn und der geringen Größe des Plangebiets können Nachteile auf den klimaökologischen Ausgleichraum ausgeschlossen werden. Das Ziel **Z 118** verlangt, dass die Belastung der Bevölkerung durch Lärm zu verringern ist, indem bestehende lärmarme Gebiete geschützt und bestehende Lärmquellen erfasst und anschließend reduziert werden. Die Lärmquelle „Autobahn A 63“ wird in der Planung berücksichtigt; im Verfahren werden Maßnahmen zum Schutz vor Lärm entwickelt.

3.2 Regionaler Raumordnungsplan

Neben dem LEP IV wird der Regionale Raumordnungsplan (ROP) Rheinhessen-Nahe 2014 in der Fassung der zweiten Teilfortschreibung vom 19. April 2022 bezogen auf das Vorhaben ausgewertet. Die geplanten Teilfortschreibungen drei und vier (Stand September 2023) betreffen lediglich die Themenfelder Freiflächenphotovoltaik, Windkraft und Rohstoffabbau und müssen deshalb nicht weiter berücksichtigt werden.

In der Karte des ROP werden die Festlegungen des LEP IV konkretisiert. Hier wird Ober-Olm im Bereich des Geltungsbereichs als Siedlungsfläche Wohnen dargestellt. Südlich verläuft mit der L 427 eine regionale Straßenverbindung, die Autobahn A 63 wird auch in diesem Plan als großräumige Straßenverbindung übernommen.

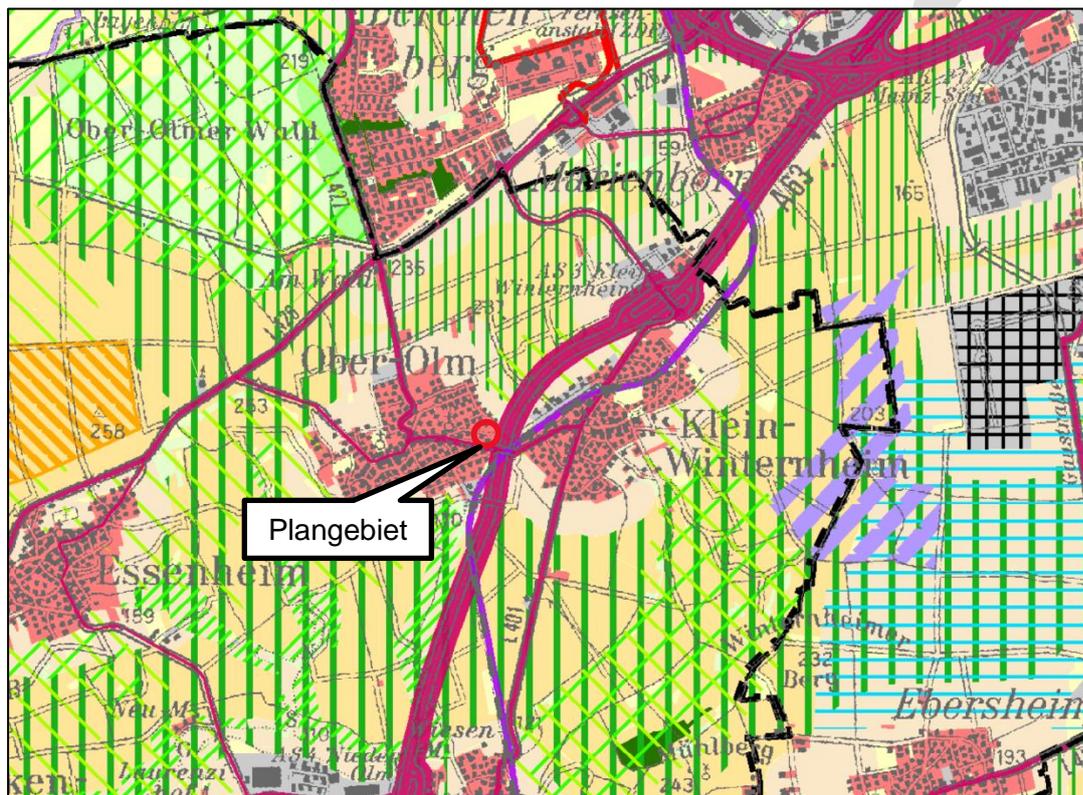


Abbildung 2: Geltungsbereich (rot); unmaßstäblich; Quelle: Regionaler Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe 2014; bearbeitet durch Enviro-Plan 2024

Bereits der Grundsatz **G 1** sieht einen Vorrang der Siedlungstätigkeit im Innenbereich. Gemäß **G 6** liegt Ober-Olm in der Metropolregion Rhein-Main. Die sich daraus ergebenden Entwicklungsmöglichkeiten sollen für die Gemeinde genutzt werden. Über **G 12** soll die regionale Siedlungsstruktur entsprechend dem Bedarf unter anderem an Wohnstätten weiterentwickelt werden. Dabei sollen die Belange funktionierender Dorfkerne ebenso berücksichtigt werden wie die Begrenzung des Verkehrsaufkommens durch günstige Erschließungen über den ÖPNV. Durch die Planung wird die Ortsmitte von Ober-Olm durch Nachverdichtung weiter belebt und zugleich werden die Möglichkeiten der nahegelegenen Bushaltestelle und des weniger als 500 m entfernten Bahnhofs Klein Winternheim-Ober Olm genutzt.

Ober-Olm wird nach Ziel **Z 14** in Verbindung mit Anlage 1 zum ROP als Gemeinde mit besonderer Funktion Wohnen festgelegt. Insgesamt wird im ROP für Ober-Olm mit 222 Wohneinheiten auf 15 Jahre ein sehr hoher Bedarf festgestellt. Die Nutzbarmachung der Innenbereichsfläche kann wenige Wohneinheiten aufnehmen und so den Druck auf den Außenbereich reduzieren. Über **G 22a** wird eine Erhöhung der Wohnbaudichte angestrebt.

Das Vorhaben der Skateanlage in der Änderungsfläche 2 kommt dem Grundsatz **G 115**, dass der Nachfrage der Bevölkerung nach Freizeit und Sport durch ein wohnortnahes Angebot von Freizeit- und Sportstätten an geeigneten und umweltverträglichen Standorten nachgekommen werden soll, nach. Die geplante Skateanlage befindet sich angrenzend an die Wohnbebauung Ober-Olms auf einem bereits vorhandenen Freizeitgelände. Da keine neue Flächeninanspruchnahme erfolgt und ein vorhandenes Freizeitgelände aufgewertet wird, erfüllt das Vorhaben in besonderem Maße ökologische Belange und ist folglich mit dem Ziel **Z 116** vereinbar. Zudem liegt das Gelände verkehrsgünstig insbesondere an Haltestellen des ÖPNV (Bushaltestelle „Ober-Olm, Lannerstraße“: 1-2 Gehminuten; Bahnhof „Klein-Winternheim Ober-Olm“: etwa 7-8 Gehminuten).

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Sowohl durch die Aktivierung von Innenpotenzialen als auch durch die Nähe zu bedeutenden Haltepunkten des ÖPNV (stark frequentierte Bushaltestelle unmittelbar südlich und Bahnhof in weniger als 500 m fußläufiger Entfernung) kann der Nachfrage nach Wohnungen nachgekommen werden, ohne neue Flächen im Außenbereich und den damit einhergehenden Folgen zu beanspruchen. Zugleich wird das wohnortnahe Freizeitgelände östlich der Straße „An der Schwarzen Hecke“ aufgewertet. Dadurch wird nicht zuletzt den Bedürfnissen der jungen Bevölkerung nach geeigneten Freizeitstätten nachgekommen.

3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan 2025 der Verbandsgemeinde Nieder-Olm, in Kraft getreten am 01. Februar 2018, stellt das Plangebiet (beide Änderungsbereiche) vollständig als „Fläche für Sport- und Spielanlagen“ dar. Außerdem liegt der Geltungsbereich innerhalb einer Richtfunkstrecke. Der Änderungsbereich 2 liegt zudem in einer Umgrenzung für Flächen bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen erforderlich sind. Als spezifischer Grund wird ein nachgewiesenes Rutschgebiet angegeben.

Insbesondere nördlich und östlich angrenzend werden weitere „Flächen für Sport- und Spielanlagen“ dargestellt. Weiter östlich befindet sich die Autobahn mit beidseitigen Lärmschutzwänden. Im Westen werden benachbart Wohnbauflächen ausgewiesen. Nördlich angrenzend an den Änderungsbereich 1 beziehungsweise südwestlich des Änderungsbereichs 2 wird eine Trafostation dargestellt. Südlich des Änderungsbereichs 1 verläuft entlang der L 427 (Verkehrsfläche; Bahnhofstraße) eine Anlage innerörtlicher Grünelemente. südlich der L 427 befinden sich weitere Wohn- und Mischbauflächen. Die umliegenden Darstellungen werden durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Die Planung im Änderungsbereich 1 weicht von den Darstellungen des Flächennutzungsplans ab und soll nach dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB berichtigt werden. Durch die Festsetzung eines Urbanen Gebiets im Bebauungsplan muss zukünftig im Flächennutzungsplan eine Mischbaufläche dargestellt werden. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

Die Planung im Änderungsbereich 2 entspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplans, weshalb hier keine Änderungen notwendig werden. Der Bebauungsplan gilt als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt (vgl. § 8 Abs. 2 BauGB).

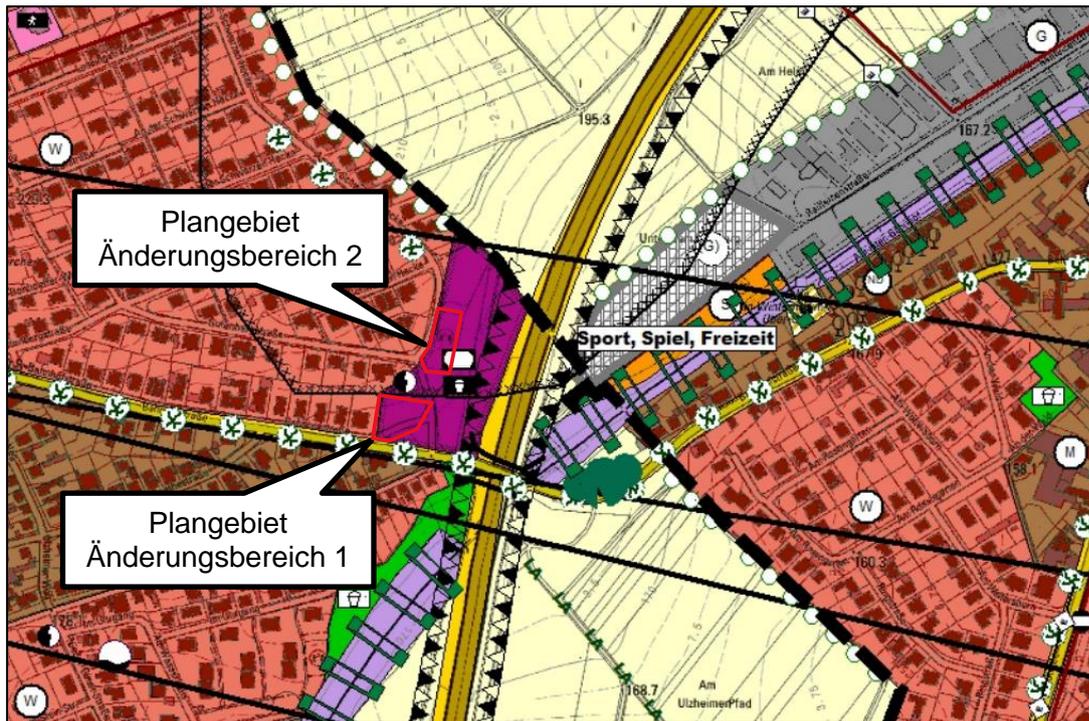


Abbildung 3: Geltungsbereich (rot); unmaßstäblich; Quelle: Flächennutzungsplan 2025 der Verbandsgemeinde Nieder-Olm, Stand 2017; bearbeitet durch Enviro-Plan 2024

Aktuell befindet sich der Flächennutzungsplan im Verfahren des „Teilflächennutzungsplans ‚Windkraftanlagen‘ – Fortschreibung 2023“. Hierin werden ausschließlich Gebiete für die Nutzung der Windenergie ausgewiesen. Die Planungen stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

3.4 Bebauungsplan

„Plangebiet“ meint in diesem Kapitel immer den Geltungsbereich der 5. Änderung des Bebauungsplans „Die schwarze Hecke“.

3.4.1 Bestehender Bebauungsplan

Geändert wird der Bebauungsplan „Die schwarze Hecke“ vom 30.01.1973 mit inzwischen vier Änderungen. Die letzte Änderung ist auf den 31.08.1994 zu datieren.

Gemäß dem aktuell rechtskräftigen Bebauungsplan wird das Plangebiet im Bereich des Änderungsbereich 1 als öffentliche Grünfläche innerhalb des 100 m Abstandskorridors zur Autobahn A 63 festgesetzt. Eine Bebauung im Plangebiet ist aktuell nicht zulässig.

Der Änderungsbereich 2 wird als Parkplatz (Verkehrsfläche) mit bis zu 30 Stellplätzen festgesetzt. Eingefasst wird die Verkehrsfläche von Grünflächen, wobei die Grünflächen im Norden die Zweckbestimmung „Robinson Spielplatz“ erhalten haben. Östlich angrenzend befindet sich ein Lärmschutzwall.

Unter Berücksichtigung der 4. Änderung wird nordwestlich an das Plangebiet durch den Bebauungsplan „Die schwarze Hecke“ ein reines Wohngebiet mit einer eingeschossigen Bebauung festgesetzt. Die GRZ beträgt 0,4 bei einer GFZ von 0,5. Es sind Walm- und Satteldächer mit Neigungen zwischen 15° und 40° erlaubt. Die Traufhöhe beträgt maximal 3,25 m. Drenpel sind bis 0,65 m Höhe erlaubt. Dachgauben dürfen bis zu einem Drittel der Trauflänge breit sein und müssen mindestens 1,50 m Abstand zum Ortgang haben. Es sind nur Einzelhäuser mit bis zu zwei Wohneinheiten zulässig. Bei Garagen beträgt die maximale Dachneigung 5°. Vor den Garagen ist eine Kfz-Stellplatzfläche auszubilden, wobei Garagen einen Mindestabstand von 5,00

m zur öffentlichen Verkehrsfläche halten müssen. Nebenanlagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Der Änderungsbereich 1 soll zur Schaffung weiterer Wohnnutzungen im Innenbereich und der Änderungsbereich 2 zur Anpassung der Festsetzungen an den Bestand (Bolzplatz) beziehungsweise der Weiterentwicklung des Freizeitstandortes in einer 5. Änderung geändert werden.

3.4.2 Angrenzende Bebauungspläne

Unmittelbar westlich an den Geltungsbereich grenzt der Bebauungsplan „Nördlich der Bahnhofstraße“. Bis Ende der 1970er Jahre lagen Teile dieses Bebauungsplans noch innerhalb des Plangebiets, bevor der Bebauungsplan „Die Schwarze Hecke“ durch Änderungen im Überlagerungsbereich den Bebauungsplan „Nördlich der Bahnhofstraße“ abgelöst hat.

Der Bebauungsplan „Nördlich der Bahnhofstraße“ setzt westlich angrenzend ein allgemeines Wohngebiet fest. Die Grundflächenzahl wird auf 0,4, die Geschossflächenzahl auf maximal 0,8 beschränkt. In der offenen Bauweise sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig. Es dürfen Ein- oder Zweifamilienhäuser errichtet werden. Die maximale Firsthöhe wird mit 9,70 m angegeben. Die Dachneigung wird bei einem Geschoss auf 15° bis 45° und bei zwei Geschossen auf 15° bis 30° festgeschrieben. Ein Kniestock ist bei zweigeschossigen Gebäuden unzulässig. Garagen sind nur in den bebaubaren Grundstücksflächen erlaubt.

4 BESTANDSANALYSE

4.1 Bestehende Nutzungen

Das Plangebiet wird im Änderungsbereich 1 derzeit von einem starken Gehölzbewuchs geprägt. Im südlichen Bereich verläuft außerdem ein Teil der Bahnhofstraße (für Kfz als Einbahnstraße in östliche Richtung, Zuständigkeitsbereich der Ortsgemeinde) durch den Geltungsbereich. Zwischen den beiden Fahrbahnen der Bahnhofstraße befindet sich eine Wiesenfläche (Blumenwiese) mit einzelnen Gehölzen, die unter anderem dem Aufenthalt von Wartenden des ÖPNV dient und auf welcher, außerhalb des Plangebiets, der Überrest (Stamm) einer ehemaligen Ulme ausgestellt wird.

Im Änderungsbereich 2 liegt ein Bolzplatz mit zwei Kleinfeldtoren und einem Wiesenspielfeld (hohe Nutzungsintensität, geringe ökologische Wertigkeit). Der Bolzplatz ist von einer bis zu 4 m hohen Zaunanlage eingefasst. Umgeben ist der Bolzplatz von diversen Bäumen und Heckenstrukturen.

4.2 Angrenzende Nutzungen

Im Norden und Westen grenzen Wohnnutzungen an den Änderungsbereich 1. Die Bautypen reichen dabei von Einfamilienhäusern bis Mehrfamilienhäuser. Östlich verläuft die Straße „An der Schwarzen Hecke“, die das nördliche Baugebiet von der Bahnhofstraße aus erschließt. Weiter im Osten folgen zunächst Grünstrukturen, bevor eine Lärmschutzwand und die Autobahn A 63 folgen. Etwa 100 m nordöstlich liegt eine größere Sport- und Spielanlage, die im südlichen Bereich einen Bolzplatz (Änderungsbereich 2) enthält. Südlich des Änderungsbereichs 1 liegt die Bahnhofstraße (L 427) mit der Bushaltestelle „Lannerstraße“. Dahinter liegen weitere Wohngebiete. Etwa 100 m südöstlich verläuft eine Schienenstrecke und etwa 120 m östlich befindet sich die Gemeindegrenze zu Klein-Winternheim.

Nördlich des Änderungsbereichs 2 liegen die bereits besagten Spielflächen. Östlich und südlich befinden sich teils dichte Gehölzstrukturen (Bäume und Hecken). Die Lärmschutzwand mit der dahinter liegenden Autobahn A 63 führen auch östlich des Bolzplatzes weiter. Die Straße „An der Schwarzen Hecke“ führt westlich am Geltungsbereich vorbei. Dahinter liegen Wohnnutzungen.

Die beiden Änderungsbereiche werden durch die Straße „An der Schwarzen Hecke“ sowie Gehölzstrukturen voneinander getrennt.

4.3 Erschließung

Das Gelände (Änderungsbereich 1) stellt ein Eckgrundstück der Straßen „Bahnhofsstraße“ (L 427) im Süden und „An der Schwarzen Hecke“ im Osten dar. Über beide Straßen ist das Plangebiet bereits vollständig erschlossen. Es wird nur ein Baufeld geplant, weshalb keine weitere übergeordnet innere Erschließung notwendig ist. Die Erschließung über die „Bahnhofstraße“ erfolgt als Einbahnstraße aus westlicher Richtung (Fahrtrichtung nach Osten).

Der Änderungsbereich 2 liegt unmittelbar östlich der Straße „An der Schwarzen Hecke“, etwa 30 m nördlich des Änderungsbereichs 1. Auch der Änderungsbereich 2 ist über die Straße „An der Schwarzen Hecke“ bereits vollständig erschlossen.

Weitere verkehrliche Erschließungspunkte, die sich positiv auf die Entwicklung von Wohnbauland auswirken, liegen in der unmittelbaren Umgebung.

Südlich angrenzend an den Änderungsbereich 1 sowie etwa 90 m Fußweg vom Änderungsbereich 2 entfernt, befindet sich an der Bahnhofstraße die Bushaltestelle „Lannerstraße, Ober-Olm“. Diese wird tagsüber mindestens zehnmal pro Stunde (beide Richtungen gemeinsam) von durchschnittlich vier verschiedenen Linien angefahren. Über diese Bushaltestellen bestehen Direktverbindungen unter anderem nach Mainz (Landeshauptstadt), Ingelheim (Kreissitz), Nieder-Olm (VG-Sitz) und Ginsheim-Gustavsburg (Hessen).

Der Bahnhof „Klein Winternheim-Ober Olm“ befindet sich östlich der A 63 in Klein-Winternheim. Fußläufig ist der Bahnhof aus dem Geltungsbereich in fünf bis zehn Minuten bei etwa 500 m Wegstrecke zu erreichen. Von diesem Bahnhof fahren im Stundentakt Züge nach Mainz und in die andere Richtung über Wörrstadt und Alzey nach Kirchheimbolanden.

Der Autobahnanschluss an die A 63 befindet sich nördlich von Klein-Winternheim. Die Wegstrecke mit dem Pkw beträgt etwa 2 km. Über die A 63 kann das überregionale Straßennetz erreicht werden.

4.4 Gelände

Das Gelände befindet sich auf zwischen 188 m NHN (Änderungsbereich 1) und 193 m NHN (Änderungsbereich 2). Die Flächen sind flach nach Süden bis Südosten geneigt. Die Hangneigung bewegt sich bei etwa 10 % mit geringen Abweichungen insbesondere in den östlichen und nördlichen Randbereichen des Änderungsbereichs 1 und der planierten Fläche des Bolzplatzes.

Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt.

Die Fläche liegt überwiegend im Bereich von nachgewiesenen Rutschgebieten. Lediglich der Süden des Änderungsbereichs 1 befindet sich in einem vermuteten Rutschgebiet.

4.5 Immissionen

Gegenüber der aktuellen Nutzung als Bolzplatz soll im Änderungsbereichs 2 aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine wesentliche Änderung stattfinden. Durch die Ergänzung um eine Skateanlage soll auch zukünftig auf der Fläche eine Freizeitnutzung, insbesondere für Jugendliche, stattfinden. Weder die Bewertung der Immissionen (z.B. Verkehrslärm) noch der Emissionen (Freizeitlärm) werden sich maßgeblich ändern. Der Standort hat sich bereits als Freizeitstätte für Jugendliche etabliert. Von daher wird auf eine nähere Untersuchung des Änderungsbereichs 2 verzichtet.

Die Autobahn A 63 liegt mindestens 60 m, maximal 100 m östlich des Änderungsbereichs 1. Deshalb kann grundsätzlich von hohen Lärm- und Schadstoffimmissionen auf das Gebiet ausgegangen werden. Günstig auf das Plangebiet wirkt sich die topografische Lage der Autobahn aus, da diese mindestens 10 m tiefer als das Plangebiet liegt. Außerdem wurden zwischen dem Plangebiet und der Autobahn, zum Schutz der umliegenden Wohnnutzung in Ober-Olm, bereits Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wänden und Wällen errichtet, die sich positiv auf das Plangebiet auswirken.

Das Landesamt für Umwelt (LfU) stellt in der Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2022 die Lärmausbreitung von Hauptverkehrsstraßen (u. a. Autobahnen) und weiteren stark befahrenen Straßen (u. a. Bahnhofstraße in Ober-Olm) dar. Die mindestens 100 m südöstlich verlaufende Bahnstrecke Alzey-Mainz (Streckennummer 3523) stellt aus Sicht der Lärmkartierung keine nennenswerte Emissionsanlage dar. Gemäß der Kartendarstellung ist der Geltungsbereich tagsüber überwiegend Lärmimmissionen zwischen 65 und 69 dB(A) ausgesetzt. In den Nachtzeiten (22:00 bis 06:00 Uhr) liegen die Immissionen zwischen 55 und 59 dB(A), im Osten teilweise auch leicht darüber. Verglichen mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Kern- und Mischgebiete (tags: max. 64 dB(A), nachts: max. 54 dB(A)) werden die Immissionsgrenzwerte um bis zu 5 dB(A) überschritten. Für Urbane Gebiete trifft die 16. BImSchV keine Aussage, weshalb Misch- und Kerngebiete als Vergleich herangezogen werden. Die Immissionsrichtwerte in der TA Lärm (einzige aktuelle Norm mit Aussagen zum Urbanen Gebiet) liegen tags bei 63 dB(A) und nachts bei 45 dB(A). Folglich werden auch die Immissionsrichtwerte teils deutlich (min. 10 dB(A) nachts) überschritten.

Die Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2022 beruht auf Berechnungen basierend auf digitalen Karten und Geländemodellen. Eine exakte Aussage zur Lärmsituation vor Ort kann die Lärmkartierung nicht geben. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen Ausschnitte aus der Lärmkartierung

Rheinland-Pfalz 2022 zu den Tag- und Nachtzeiten und unter Berücksichtigung der sonstigen kartierten Straßen.

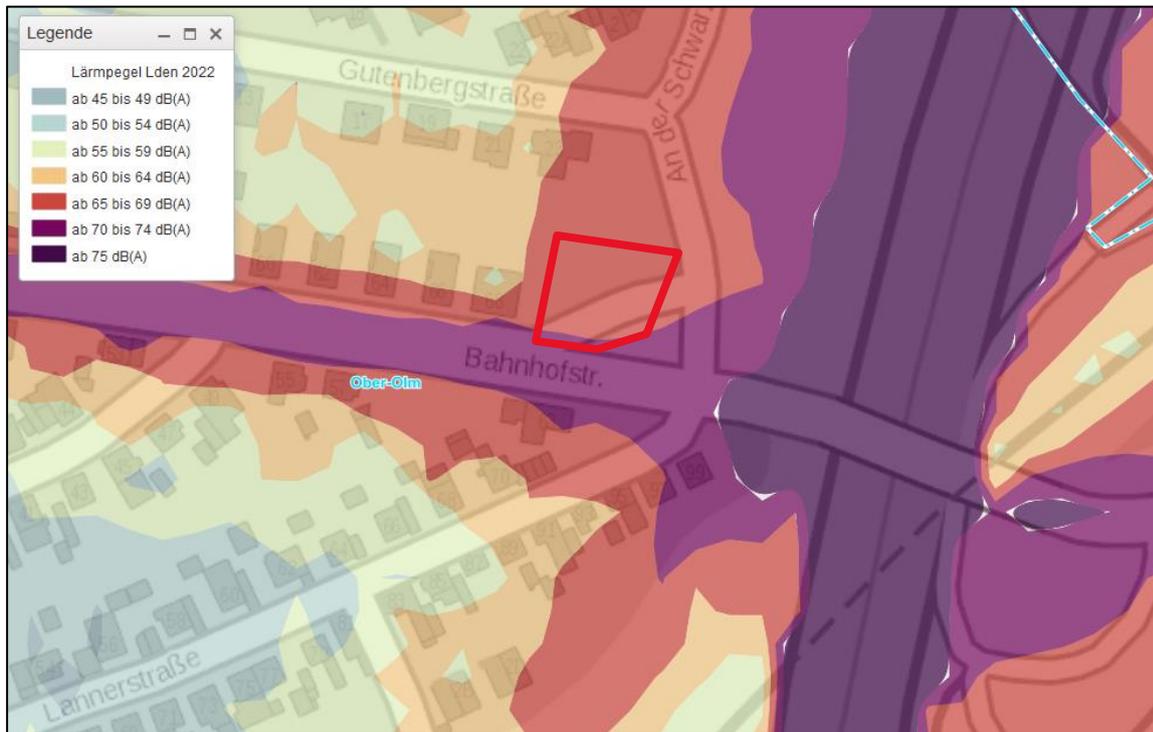


Abbildung 4: Ausschnitt aus der Lärmkartierung (Tag) Rheinland-Pfalz 2022, Lärmpegel Lden 2022 HVS + sonst. Str., Landesamt für Umwelt, © GeoBasis-DE / LVerGeoRP, Straßendaten des Landesbetrieb für Mobilität - © 2021/2022, Änderungsbereich 1 grob rot umrandet durch Enviro-Plan 2024

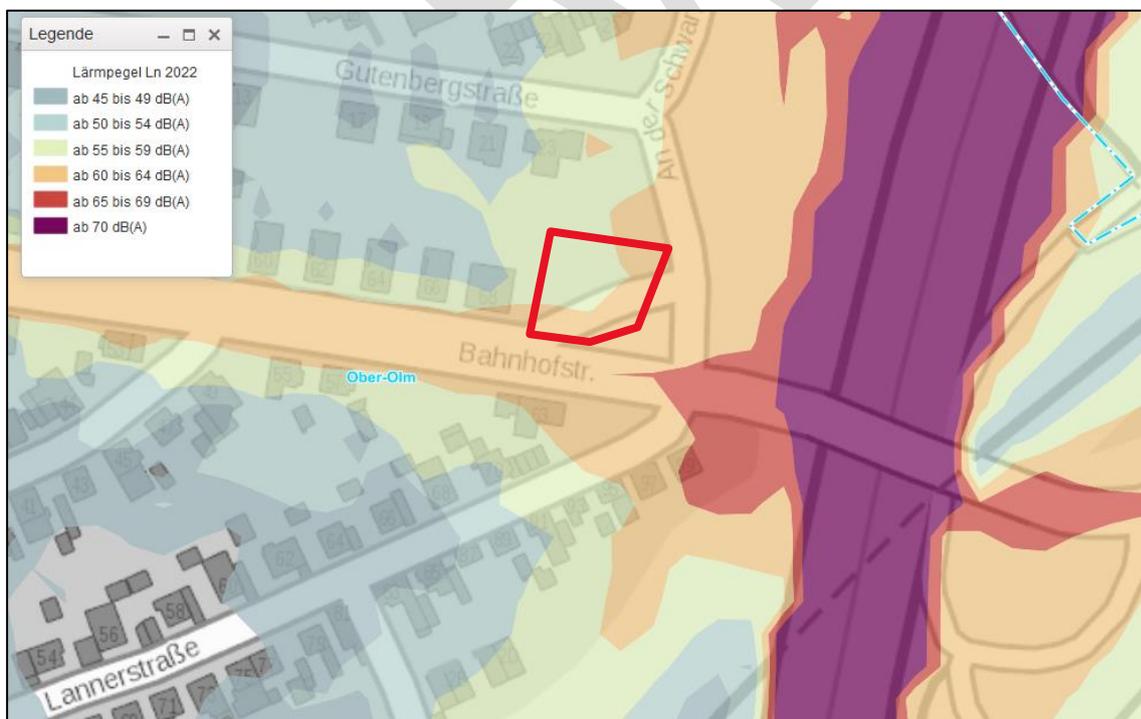


Abbildung 5: Ausschnitt aus der Lärmkartierung (Nacht) Rheinland-Pfalz 2022, Lärmpegel Lnicht 2022 HVS + sonst. Str., Landesamt für Umwelt, © GeoBasis-DE / LVerGeoRP, Straßendaten des Landesbetrieb für Mobilität - © 2021/2022, Änderungsbereich 1 grob rot umrandet durch Enviro-Plan 2024

Aufgrund der Lärmproblematik wurde außerdem ein Schallgutachten erstellt. Das „Gutachten zu den Verkehrsgeräuschimmissionen für den Bebauungsplan ‚Änderung Die schwarze Hecke‘ in der Ortsgemeinde Ober-Olm“ vom 14.12.2020, erstellt durch das schalltechnische Ingenieurbüro Pies, konkretisierte die Lärmimmissionen unter Berücksichtigung der Lärmquellen Bahnhofstraße (L 427), Autobahn A 63 und der Schienenstrecke 3523 Alzey-Mainz. Die Immissionsbelastung im Gutachten wurde durch das Erstellen eines digitalen Modells mit den topografischen und baulichen Gegebenheiten sowie den durchschnittlichen Verkehrsbelastungen errechnet. Die Berechnungen des Straßenverkehrslärms beruhen dabei auf den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 – RLS-90“, die zwischenzeitlich durch die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 – RLS-19“ überarbeitet wurden. Im Ergebnis zeigt sich, dass auch das Schallgutachten, ähnlich wie die gröbere Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2022, zu deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005 kommt. Dabei ist es unerheblich, ob man Tag- oder Nachtzeiten, beziehungsweise Erd- oder 1. Obergeschoss betrachtet. Nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) wurden für beide Geschosse Pegelwerte zwischen 55 und 60 dB(A) für den gesamten Geltungsbereich errechnet, was somit vergleichbar mit den Ergebnissen der Lärmkartierung ist. Tagsüber (06:00 bis 22:00 Uhr) liegen die Pegelwerte bei 60 bis 65 dB(A) mit leicht höheren Pegelwerten in den südlichen und östlichen Randbereichen. Hierbei ist festzustellen, dass die 65 dB(A) Isolinie für das 1. OG, verglichen mit dem EG, weiter in das Plangebiet hineinreicht und folglich die Lärmbelastung etwas höher ist. Verglichen mit der Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2022 kommt das Schallgutachten jedoch zu etwas geringeren Immissionsbelastungen.

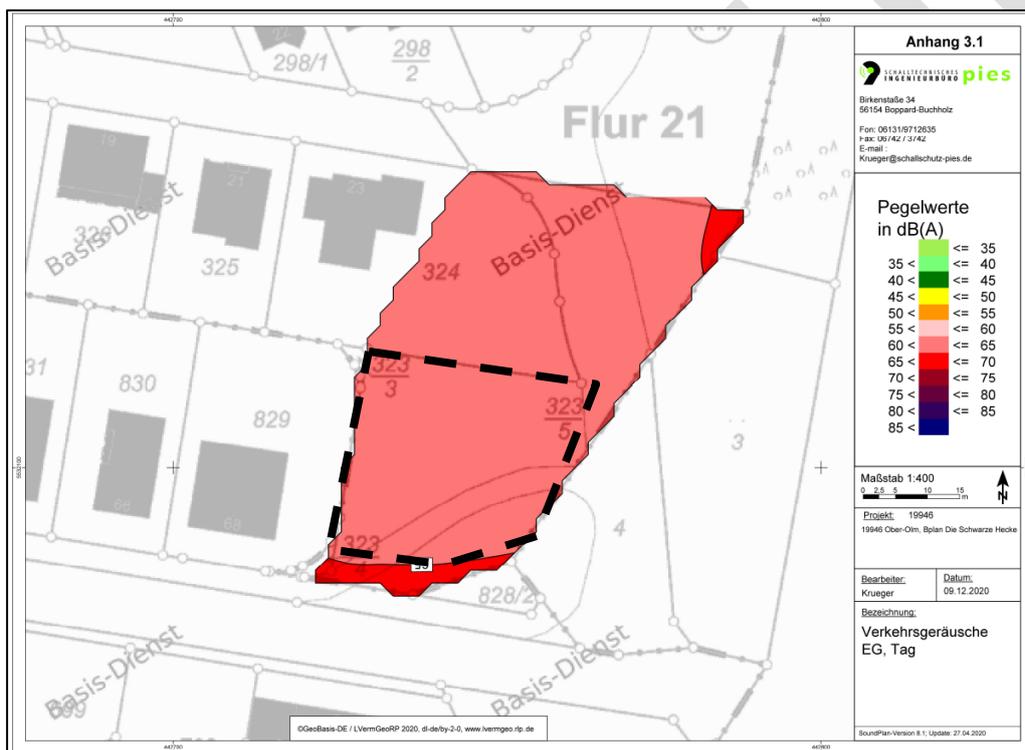


Abbildung 6: Verkehrsgeräusche EG, Tag, Anhang 3.1 des Schallgutachtens zur Bebauungsplanänderung „Die schwarze Hecke“, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, 09.12.2020, Änderungsbereich 1 grob schwarzgestrichelt umrandet durch Enviro-Plan 2024

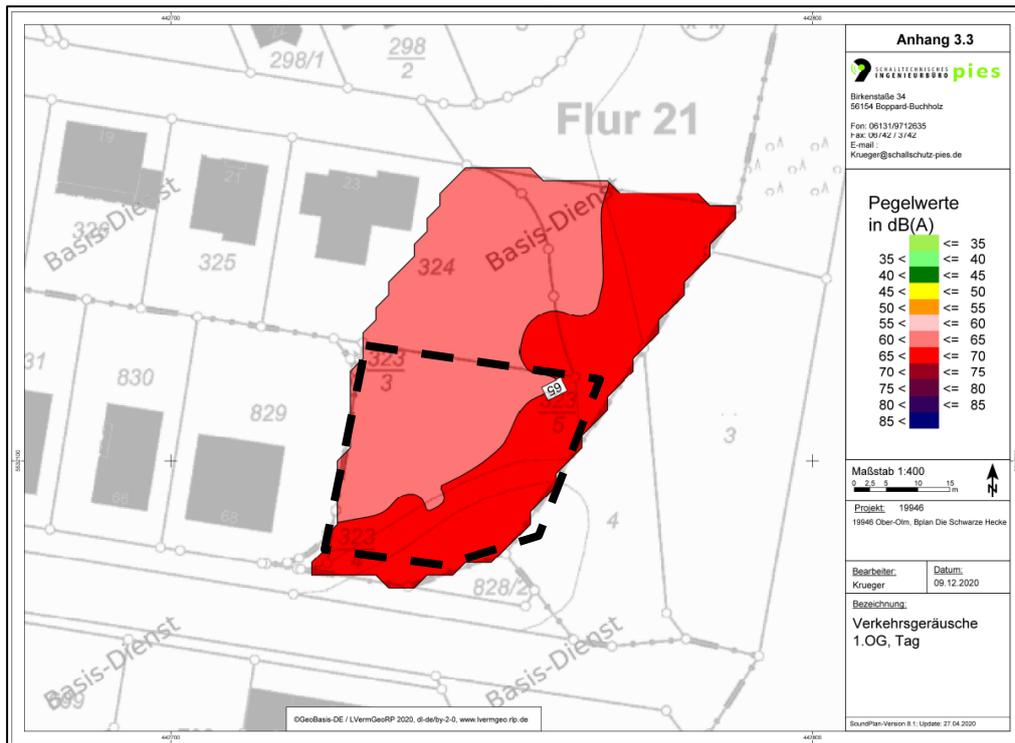


Abbildung 7: Verkehrsgerausche 1. OG, Tag, Anhang 3.3 des Schallgutachtens zur Bebauungsplanänderung „Die schwarze Hecke“, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, 09.12.2020, Änderungsbereich 1 grob schwarzgestrichelt umrandet durch Enviro-Plan 2024

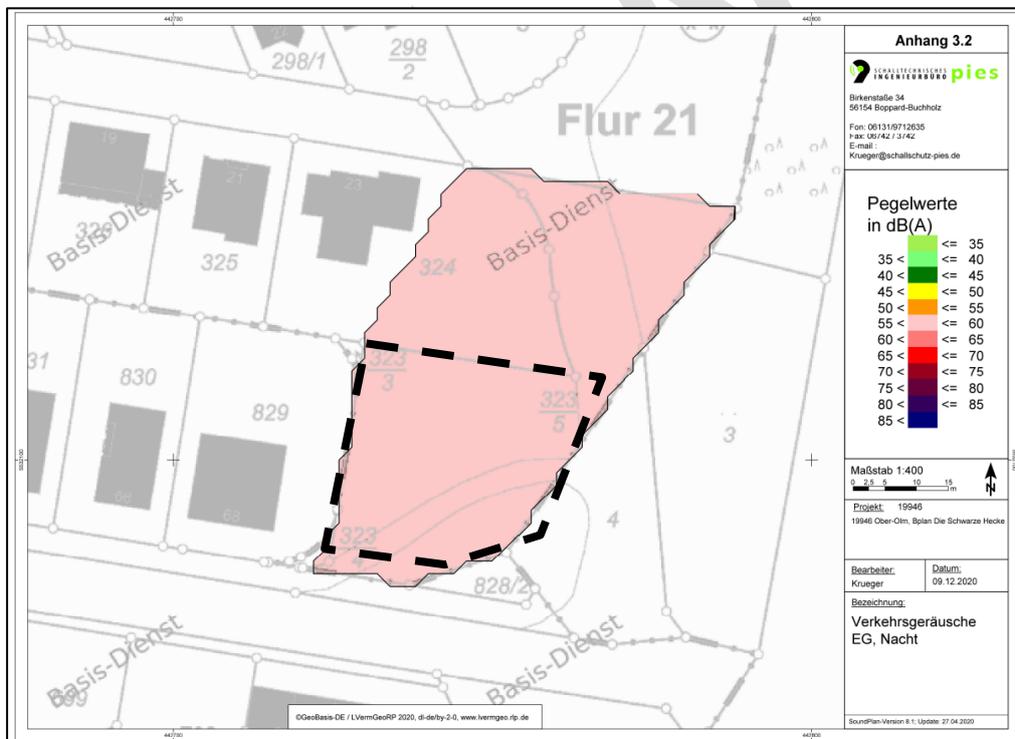


Abbildung 8: Verkehrsgerausche EG, Nacht, Anhang 3.2 des Schallgutachtens zur Bebauungsplanänderung „Die schwarze Hecke“, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, 09.12.2020, Änderungsbereich 1 grob schwarzgestrichelt umrandet durch Enviro-Plan 2024

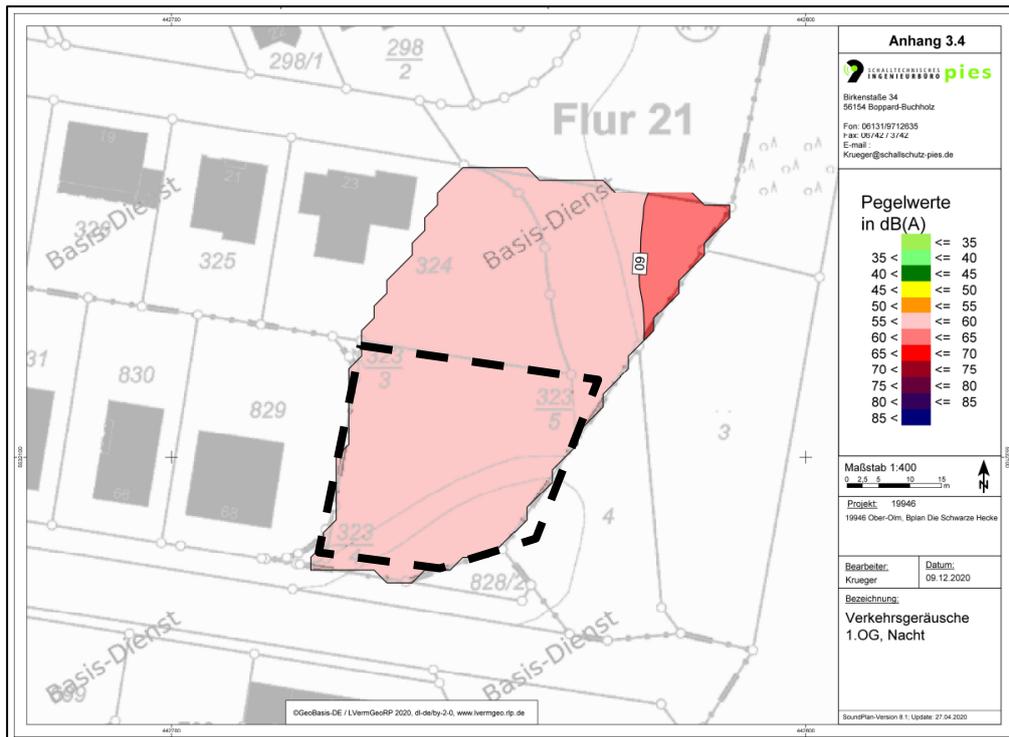


Abbildung 9: Verkehrsräusche 1. OG, Nacht, Anhang 3.4 des Schallgutachtens zur Bebauungsplanänderung „Die schwarze Hecke“, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, 09.12.2020, Änderungsbereich 1 grob schwarzgestrichelt umrandet durch Enviro-Plan 2024

Werden auch hier die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Urbane Gebiete herangezogen, zeigt sich, dass der Richtwert für tags mit 63 dB(A) weitgehend eingehalten werden kann, sofern die Lärmimmissionsbelastung nicht weiter zunimmt und südliche sowie östliche Bereiche des Geltungsbereichs gemieden werden. Nachts ist jedoch weiterhin eine Überschreitung von mindestens 10 dB(A) sowohl für das EG als auch das 1. OG feststellbar (Richtwert: 45 dB(A), Berechnung: 55 – 60 dB(A)).

Das Schallgutachten erkennt, dass herkömmliche Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände zwischen dem Plangebiet und der Autobahn bereits errichtet sowie in den Berechnungen berücksichtigt wurden und deshalb nicht mehr in Frage kommen. Somit werden planerische und passive Maßnahmen notwendig. Die Maßnahmen werden in Kapitel 5.5 näher erläutert.

4.6 Schutzgebiete und Schutzstatus

Internationale Schutzgebiete / IUCN

Im Folgenden werden die internationalen Schutzgebiete aufgelistet, die in einem räumlichen Wirkungszusammenhang zum geplanten Vorhaben liegen. Dafür werden Suchräume definiert, in denen grundsätzlich ein Wirkungsbezug vorliegen kann. Im Einzelfall werden zudem weitere Schutzgebiete aufgeführt, sofern ein Wirkungszusammenhang über die definierten Suchräume hinaus besteht (in Hanglagen, bei Feuchtgebieten flussabwärts, o.ä.).

Tabelle 1: Internationale Schutzgebiete / IUCN in räumlichem Wirkungsbezug zum Plangebiet

Schutzgebietskategorie	Suchraum	Name	Schutzgebiets-Nr.	Lage zum Plangebiet
Nationalpark	2.000 m	-		
Biosphärenreservat	2.000 m	-		

VSG Vogelschutzgebiet	4.000 m	Selztal zwischen Hahnheim und Ingelheim	VSG-7000-024	Ca. 2,5 km südlich
FFH Fauna-Flora-Habitat	2.000 m	Ober-Olmer Wald	FFH-7000-071	Ca. 1,75 km nordwestlich
FFH-Lebensraumtypen	500 m	-		

Weitere Schutzgebiete

Wie bei den internationalen Schutzgebieten werden in der Werden zwei Entfernungsangaben gemacht, bezieht sich die jeweils erste Entfernungsangabe zum Änderungsbereich 1.

Tabelle 2 auch für die nationalen Schutzgebiete Suchräume für einen potenziellen Wirkungszusammenhang definiert. Sind darüber hinaus Schutzgebiete betroffen, werden diese im Einzelfall ebenfalls aufgeführt. Werden zwei Entfernungsangaben gemacht, bezieht sich die jeweils erste Entfernungsangabe zum Änderungsbereich 1.

Tabelle 2: Nationale Schutzgebiete in räumlichem Wirkungsbezug zum Plangebiet

Schutzgebietskategorie	Suchraum	Name	Schutzgebiets-Nr.	Lage zum Plangebiet
Naturschutzgebiet	1.500 m	-		
Landschaftsschutzgebiet	2.000 m	Rheinhessisches Rheingebiet	LSG-7300-002	Ca. 1,65 km / 1,55 km nördlich
		Selztal	LSG-7300-003	Ca. 1,75 km / 1,80 km südwestlich
Naturpark	2.000 m			
Wasserschutzgebiet	1.000 m			
Naturdenkmal	500 m	Linden am Bahnhof in Klein-Winternheim	ND-7339-033	Ca. 350 m / 310 m östlich
Geschützter Landschaftsbestandteil	500 m			
Nach § 30 BNatSchG oder § 15 LNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop	250 m	-		

5 PLANUNGSABSICHT (ZIELE)

5.1 Grundzüge der Planung

Änderungsbereich 1

Der Bebauungsplan verfolgt die Absicht, eine gesteuerte und geordnete Nachverdichtung an der Bahnhofstraße zu ermöglichen. Dabei soll bezahlbarer Wohnraum in einer verkehrstechnisch günstigen Lage entstehen. Eine mehrfach die Stunde bediente Bushaltestelle mit mehreren regionalbedeutsamen Zielen befindet sich unmittelbar südlich des Änderungsbereichs 1. Der Bahnhof „Klein-Winternheim Ober-Olm“ befindet sich fußläufig etwa 500 m östlich des Plangebiets. Der Autobahnanschluss an die A 63 und somit an das überregionale Straßennetz ist nach etwa zwei Fahrkilometern in nordöstlicher Richtung zu erreichen. Ergänzend befindet sich wenige Meter nordöstlich eine größere Sport- und Spielanlage (teilweise Änderungsbereich 2), die auch von

den zukünftigen Bewohnern im Plangebiet genutzt werden kann. Aufgrund dieser zentralen Lage eignet sich die Fläche zur Realisierung von verdichtetem Wohnraum.

Ergänzend zur Errichtung von bezahlbarem Wohnraum mit voraussichtlich etwa 6 Wohnungen ist im Erdgeschoss außerdem die Möglichkeit der Unterbringung von mit Wohnen verträglichem Gewerbe vorgesehen. Dies würde im Erdgeschoss eine Wohneinheit ersetzen.

Die notwendigen Stellplätze sollen im nahen Umfeld, beziehungsweise auf dem Grundstück selbst nachgewiesen werden. Eine geringfügige Anpassung des Straßenverlaufs kann notwendig werden.

Der Bestand im Süden mit der Grünfläche, dem Denkmal der alten Ulme und dem Wartebereich der Bushaltestelle soll erhalten bleiben.

Das Konzept verfolgt insgesamt eine umwelt- und klimaverträgliche Planung, in welcher neben der Möglichkeit einer Nachverdichtung zugleich die Immissionsbelastungen der benachbarten Wohngebiete reduziert werden.

Änderungsbereich 2

Der Änderungsbereich 2 umfasst grundsätzlich den Bolzplatz an der Straße „An der Schwarzen Hecke“. Hier weicht die aktuelle Festsetzung des Bebauungsplans (Parkplatz) von der aktuellen Nutzung (Bolzplatz/ Freizeitgelände) ab. Die geplante Skateanlage in diesem Bereich kommt der aktuellen Nutzung als Bolzplatz näher als den bestehenden Festsetzungen. Aus diesem Grund wird der Bebauungsplan so angepasst, dass die Fläche für Freizeitnutzungen gesichert werden kann. Die Skateanlage soll mit Hilfe von Fördermitteln errichtet werden und dabei einen möglichst geringen Eingriff darstellen. Für die Anwohner ist aufgrund der bestehenden Nutzung von keinen nennenswerten Beeinträchtigungen auszugehen. Die Gehölze sollen erhalten und eine zusätzliche Beleuchtung ausgeschlossen werden. Der Standort eignet sich vor allem deshalb für eine Skateanlage, weil dieser sich bereits als Freizeitgelände im lokalen Umfeld etabliert hat und auch die Haltestellen des ÖPNV in geringer Entfernung liegen (vgl. oben).

5.2 Erschließung

An der bisherigen Erschließung wird festgehalten. Die verkehrliche Erreichbarkeit und die Ver- und Entsorgungsanlagen sind bereits über die Straßen „Bahnhofstraße“ und „An der schwarzen Hecke“ sicher- und bereitgestellt. Die „Bahnhofstraße“ stellt im Bereich der Planung eine Einbahnstraße (Fahrtrichtung nach Osten) dar. Entlang der „Bahnhofstraße“ (Zuständigkeitsbereich der Ortsgemeinde) sollen straßenbegleitend Parkplätze errichtet werden, die insbesondere dem Parkplatzbedarf der Anlieger dienen soll.

5.3 Versorgungsleitungen

Bezüglich der Versorgungsleitungen sind keine Änderungen vorgesehen. Der Bestand wird als ausreichend bewertet.

Die vorhandenen Leitungen werden geschützt.

5.4 Entwässerung

An der bisherigen Entwässerung (Schmutz- und Niederschlagswasser) des Änderungsbereichs 1 über die Bahnhofstraße wird festgehalten. Eine Änderung ist nicht vorgesehen.

Die Einleitung von Niederschlagswasser in die vorhandene Kanalisation darf nur gedrosselt mit 10 l/s*ha erfolgen. Für das etwa 760 m² große Grundstück des Urbanen Gebietes dürfen in der Minute folglich nur etwa 45 l Niederschlagswasser eingeleitet werden. Da Versickerungsanlagen durch das Rutschungsgebiet ungeeignet sind, muss das Wasser über Rückhalteeinrichtungen verzögert der Kanalisation zugeführt werden. Eine Entwässerungsplanung ist in Abstimmung mit dem Abwasserverband „Untere Selz“ zu erstellen.

Für den Änderungsbereich 2 soll ebenfalls an der bestehenden Entwässerung festgehalten werden. Aufgrund der Nutzung fällt hier jedoch ausschließlich Niederschlagswasser an. Eine Anbindung an die Kanalisation ist daher nicht notwendig. Das Niederschlagswasser wird vollständig vor Ort versickern.

5.5 Immissionsschutz

Änderungsbereich 1

Im Vorfeld der Planung wurde bereits durch das schalltechnische Ingenieurbüro Pies ein Schallgutachten erstellt. Hierbei wurden die durch die nahegelegene Autobahn A 63 (etwa 70 m östlich), die südliche Landesstraße L 427 (Bahnhofstraße) und die etwa 125 m südöstlich gelegene Schienenstrecke 3523 Alzey-Mainz verursachten Lärmimmissionen betrachtet. Im „Gutachten zu den Verkehrsgeräuschimmissionen für den Bebauungsplan ‚Änderung Die schwarze Hecke‘ in der Ortsgemeinde Ober-Olm“ vom 14.12.2020 wurde die Immissionsbelastung durch das Erstellen eines digitalen Modells mit den topografischen und baulichen Gegebenheiten sowie den durchschnittlichen Verkehrsbelastungen auf Grundlage der RLS-90 errechnet. Da bereits aktive Maßnahmen zum Immissionsschutz durchgeführt wurden (beispielsweise Lärmschutzwand zwischen Autobahn und Plangebiet oder Geschwindigkeitsbegrenzungen), werden im Schallgutachten nur noch planerische und passive Maßnahmen aufgeführt.

Die Außenwohnbereiche sollen folglich auf die lärmabgewandten Gebäudeseiten (nördlich und westlich der Gebäude) konzentriert werden. Durch weitere Abschirmungen, beispielsweise durch Nebenanlagen, können zusätzlich ruhigere Bereiche geschaffen werden. Als Orientierungswert gelten gemäß dem Lärmgutachten 50 dB(A) am Tag, die für die entsprechenden Bereiche rechnerisch überprüft werden sollten. Da der Orientierungswert auf der Festsetzung eines reinen Wohngebiets beruht, wird der Orientierungswert auf 60 dB(A) im Sinne eines Mischgebiets angehoben. Für Urbane Gebiete trifft die DIN 18005 keine Aussage, weshalb als vergleichbare Nutzungsart das Mischgebiet herangezogen wird.

Analog zu den Außenwohnbereichen dürfen auch die Schlafräume an den straßenabgewandten Seiten platziert werden. Schlafräume müssen außerdem mit schallgedämmten Belüftungsanlagen ausgestattet werden, um einen ausreichenden Luftaustausch auch bei geschlossenen Fenstern zu garantieren.

Als passive Maßnahmen werden Anforderungen an die Außenbauteile festgesetzt. Die Anforderungen ergeben sich aus den Vorgaben der DIN 4109 (2018) „Schallschutz im Hochbau“ und den aus dem Schallgutachten errechneten Lärmpegelbereichen. Die Lärmpegelbereiche des Erdgeschosses und des 1. Obergeschosses sind den nachfolgenden Abbildungen zu entnehmen.

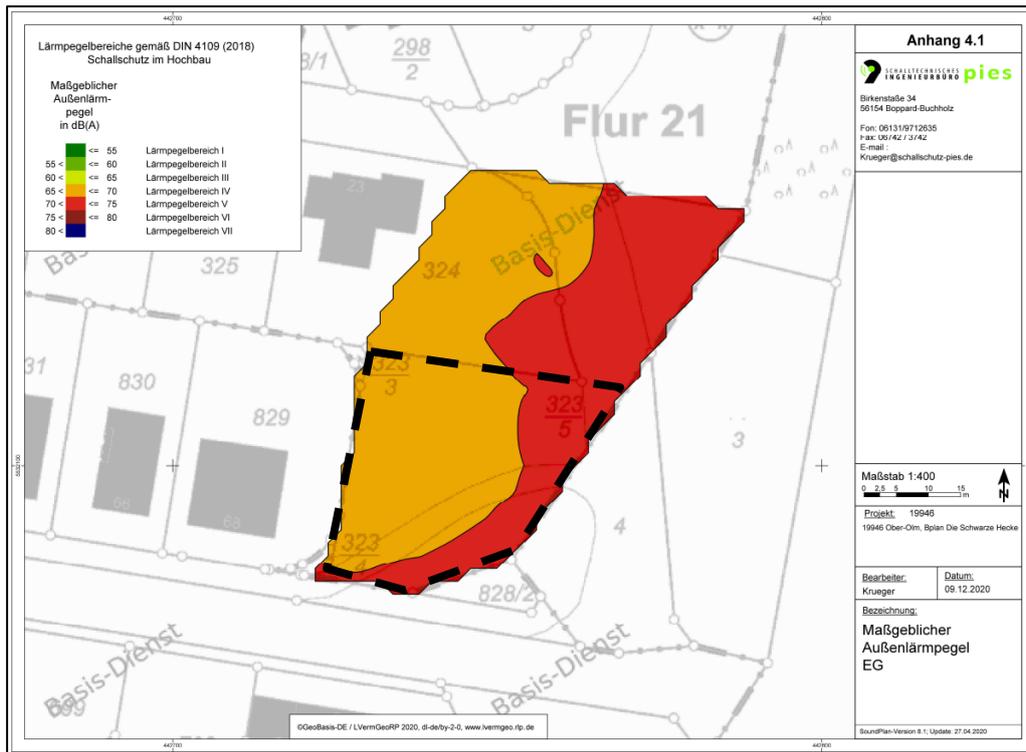


Abbildung 10: Maßgeblicher Außenlärmpegel EG, Anhang 4.1 des Schallgutachtens zur Bebauungsplanänderung „Die schwarze Hecke“, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, 09.12.2020, Plangebiet grob schwarzgestrichelt umrandet durch Enviro-Plan 2024

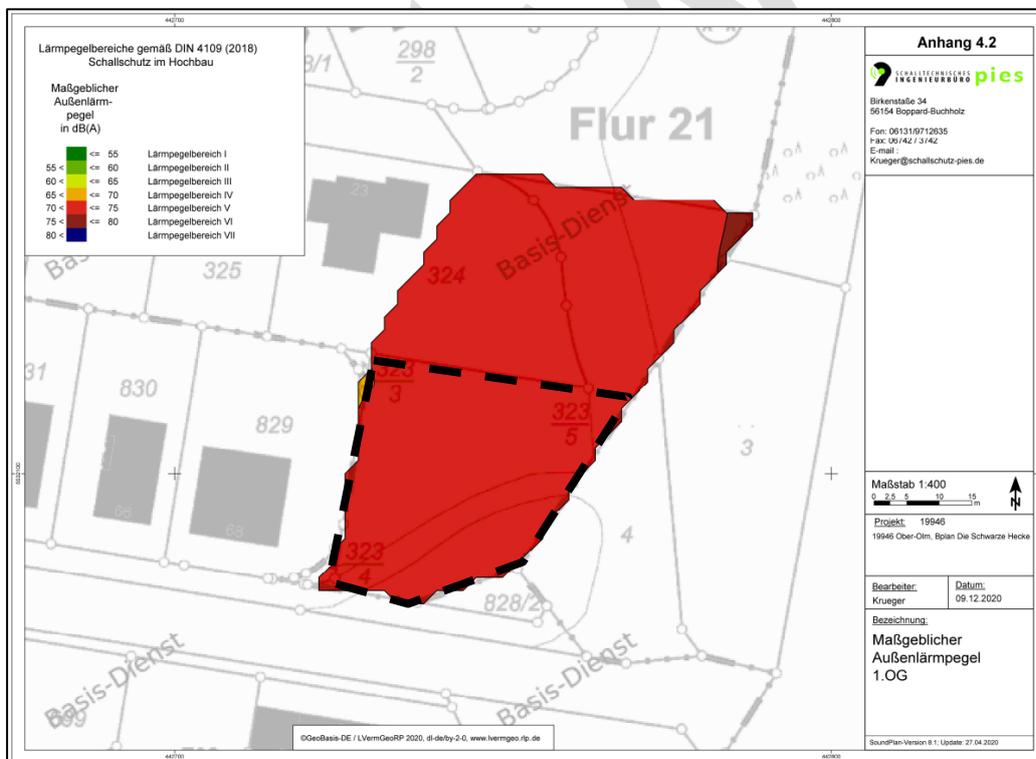


Abbildung 11: Maßgeblicher Außenlärmpegel 1. OG, Anhang 4.2 des Schallgutachtens zur Bebauungsplanänderung „Die schwarze Hecke“, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, 09.12.2020, Plangebiet grob schwarzgestrichelt umrandet durch Enviro-Plan 2024

Für die nördliche und westliche Nachbarbebauung ist nach Umsetzung des Vorhabens mit einer Reduzierung der Außenlärmpegel aufgrund der abschirmenden Wirkung der geplanten Gebäude zu rechnen. Die Immissionsbelastung auf die Nachbarwohnungen nimmt folglich ab.

Änderungsbereich 2

Gegenüber der bisherigen Nutzung (Bolzplatz) wird aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Änderung erwartet. Auf dem Gebiet fällt insbesondere Freizeitlärm durch jugendliche Gruppen an. Durch die geplante Skateanlage wird eine vergleichbare Zielgruppe angesprochen, sodass sich hier keine Änderungen in der Bewertung ergeben. Auch die Zeiten, in denen der Freizeitlärm eintreten wird, wird sich aufgrund der weiterhin ausbleibenden nächtlichen Beleuchtung unverändert auf die Tageszeiten beschränken, in denen ein Aufenthalt draußen durch das Tageslicht möglich ist. Unterstützend können auch die Nutzungsregelungen der Gemeinde die Besuchszeiten einschränken.

5.6 Natur und Landschaft

Aufgrund der geringen ökologischen Wertigkeit der Spielweise im Änderungsbereich 2, dem vergleichbaren Störungsgrad durch die Ist-Nutzung (Bolzplatz) und der Soll-Nutzung (Fläche für Sport- und Spielanlagen, insbesondere für Jugendliche) sowie dem Erhalt der angrenzenden Bäume und Hecken, ist in diesem Bereich mit keinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu rechnen. Darüber hinaus erfolgt die Bewertung bezüglich der Auswirkungen auf die Natur und Landschaft durch die Prüfung der Belange des Umweltschutzes und des speziellen Artenschutzes welche dieser Begründung als Anhang beigefügt ist.

Die Ergebnisse der Prüfung der Belange des Umweltschutzes und des speziellen Artenschutzes werden durch 2024 durchgeführte Erfassungen bezüglich Avifauna und Fledermäuse gestützt.

Ein Umweltbericht wird aufgrund der Verfahrenswahl (beschleunigtes Verfahren, § 13a BauGB) nicht erstellt (vgl. Kapitel 2.3).

6 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

Die bisherigen planungsrechtlichen Festsetzungen aus dem Bebauungsplan „Die schwarze Hecke“ bis einschließlich dessen 4. Änderung werden im Änderungsbereich der 5. Änderung (siehe Lageplan der 5. Änderung, Abbildung 1) abgelöst. Das übrige Gebiet des Bebauungsplans „Die Schwarze Hecke“ wird durch diese Änderung nicht berührt, sodass hier weiterhin sämtliche Festsetzungen bis einschließlich dessen 4. Änderung gelten.

6.1 Art der baulichen Nutzung

Im Änderungsbereich 1 wird das Urbane Gebiet nach § 6a BauNVO festgesetzt. Dadurch kann sichergestellt werden, dass Wohnnutzungen im Plangebiet untergebracht werden können, gleichzeitig aber auch gewerbliche Ansiedlungen (beispielsweise für einen Friseurbetrieb) möglich sind. Die gewerbliche Nutzung soll dabei nicht nur auf das Gebiet selbst ausgerichtet sein, sondern auch angrenzende Gebiete (insbesondere die Ortsgemeinden Ober-Olm und Klein-Winternheim) versorgen. Eine Gleichgewichtung zwischen Gewerbe und Wohnen wie bei Mischgebieten ist dabei nicht erforderlich und kommt damit dem Ziel nach, vorrangig bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Durch die Nähe zur Landeshauptstadt Mainz (nordöstlich angrenzend an die Gemarkung Ober-Olm), der Zugehörigkeit zur Metropolregion Rhein-Main und der Lage in einem hoch verdichteten Bereich gemäß LEP IV kann die Festsetzung des Urbanen Gebiets weiter begründet werden.

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen der Vergnügungsstätten sowie Tankstellen werden im Bebauungsplan ausgeschlossen. Dadurch wird sichergestellt, dass im Gebiet bezahlbarer Wohnraum entstehen kann. Während der Ausschluss der Vergnügungsstätten insbesondere darauf abzielt, keine suchtgefährdenden Nutzungen zuzulassen, soll durch den Ausschluss der Tankstellen das städtebauliche Bild am Ortseingang gewahrt werden.

Oberhalb des Erdgeschosses wird außerdem die Zulässigkeit ausschließlich von Wohnungen festgesetzt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Gewerbebetriebe die Wohnnutzungen nicht verdrängen und somit ausreichend bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung stehen wird.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung erhöhen die bisherigen Festsetzungen aus der 4. Änderung des Bebauungsplans „Die schwarze Hecke“, ohne dabei die Orientierungswerte aus § 17 BauNVO zu erreichen. Dadurch kann die Fläche effektiv ausgenutzt werden, ohne einen zu harten Bruch zur umliegenden Bebauung zu erzeugen. Vielmehr wird ein ähnliches Maß wie in der westlich angrenzenden Bebauung erreicht.

Der Höhenbezugspunkt wurde neu definiert, da mit den öffentlichen Ver- und Entsorgungsstrukturen inzwischen eindeutige Bezugspunkte um das Plangebiet vorliegen. Für künftige Bauvorhaben richtet sich das absolute Höhenmaß folglich nach Normalhöhennull (NHN). Als Orientierungspunkte gelten die umliegenden Kanaldeckel, insbesondere der Deckel Nr. 42332080 in der südlichen Bahnhofstraße mit ca. 185,75 m NHN. Da der Ausbau der Kanalisation und der Erschließungswege abgeschlossen ist, ist mit keinen weiteren Geländemodellierungen zu rechnen. Die Festsetzung nach NHN dient zugleich einer eindeutigeren Höhenbeschränkung der Gebäude selbst. Das Maß von 200 m NHN für die absolute Firsthöhe und 197 m NHN für die absolute Traufhöhe wurden so gewählt, dass bauliche Anlagen mit drei Vollgeschossen möglich sind. Um Gebäude mit bis zu drei Vollgeschossen zu ermöglichen, wurde außerdem die zulässige relative Traufhöhe um zwei Meter auf 8,00 m gegenüber der anstehenden Geländeoberfläche erhöht. Unverhältnismäßig hohe Gebäudewände werden dadurch vermieden. Trotz der geänderten Höhen und Bezugspunkte sind nach der Änderung keine wesentlich höheren Gebäude als in der Umgebung zulässig. Da die Nebenanlagen auch baulich untergeordnet in Erscheinung treten sollen, wird deren maximale Gebäudehöhe auf lediglich 5,00 m gegenüber der anstehenden Geländeoberfläche beschränkt. Aufgrund der absoluten Höhenbeschränkung der Hauptgebäude

kann bei den Nebenanlagen auf eine relative Gebäudehöhe zurückgegriffen werden. Mit der Höhenbeschränkung für Nebenanlagen wird insbesondere das Ziel verfolgt, dass die Nebenanlagen auch baulich den Hauptgebäuden untergeordnet bleiben. Überschreitungen der tatsächlichen Firsthöhe um bis zu einem Meter werden für technische Dachaufbauten zugelassen, um die Dachflächen effektiver ausnutzen zu können. Zu den technischen Dachaufbauten zählen sämtliche Anlagen, die für die Sicherheit oder die Ver- beziehungsweise Entsorgung im Zusammenhang mit der Wohn- oder Gewerbenutzung relevant sind, beispielhaft zu nennen sind Blitzableiter, Antennen, Satellitenschüsseln, Schornsteine oder Solaranlagen.

Die maximal zulässige GRZ von 0,5 und der Höchstwert der GFZ von 1,5 orientieren sich an den bisherigen Festsetzungen sowie an der Umgebungsbebauung (insbesondere westlich) und werden angepasst an eine Nachverdichtung erhöht. Die Erhöhung ermöglicht eine bessere Ausnutzbarkeit des Grundstücks, was dem Ziel von bezahlbarem Wohnraum durch eine höhere Ausnutzung zugutekommt. Die Orientierungswerte aus der BauNVO (§ 17) werden dabei deutlich unterschritten.

Die Zahl der Vollgeschosse wird im Sinne einer flächenschonenden Nachverdichtung gegenüber den bisherigen Festsetzungen auf maximal drei erhöht.

6.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

Die offene Bauweise wird aus dem bisher gültigen Bebauungsplan übernommen und fügt sich in die Eigenart der näheren Umgebung ein. Die überbaubare Grundstücksfläche wird im Bereich nördlich der Bahnhofstraße (Einbahnstraße) um ein Baufenster ergänzt. In diesem ergänzten Baufenster soll der bezahlbare Wohnraum entwickelt und eine ungenutzte Fläche in zentraler Lage aktiviert werden.

6.4 Örtliche Verkehrsflächen und Stellplätze

Die Straßenverkehrsflächen werden klarstellend als öffentliche Flächen festgesetzt. Dadurch wird lediglich die jetzige Situation gesichert.

Zugleich wird klargestellt, welche Nutzungen innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen zulässig sind. Dadurch werden die Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinde und die Rechtssicherheit erhöht.

Im südlichen Bereich wird die Straßenverkehrsfläche erweitert, sodass die „Bahnhofstraße“ im Plangebiet eine durchgehende Breite von 7,5 m haben wird. Durch die Breite wird eine vielfältige Nutzung ermöglicht. Neben der einspurigen Fahrbahn (Einbahnstraße) können so auch Flächen für Fußgänger, Radfahrer oder Stellplätze im Straßenraum geschaffen werden. Alternativ wäre auch eine Öffnung der Einbahnstraße, zumindest im ersten Abschnitt möglich. Die Zulässigkeit von Grünflächen wird insbesondere durch straßenbegleitende Grünflächen begründet, um einerseits den Straßenraum attraktiv gestalten zu können und andererseits einen geeigneten Abschluss zur südlich gelegenen öffentlichen Grünfläche herzustellen.

Die Anforderungen an Flächen für Garagen und Stellplätze werden aus dem bisher gültigen Bebauungsplan weitgehend übernommen. Zur besseren Ausnutzbarkeit der Fläche werden die Festsetzungen jedoch etwas gelockert, sodass insbesondere die Anforderungen an Garagen gesenkt werden. Zugleich wird die Errechnungsziffer auf 2,0 Kfz-Stellplätze je Wohneinheit erhöht. Hierdurch soll eine Gleichbehandlung stattfinden, da durch die gültige Stellplatzsatzung („Satzung der Ortsgemeinde Ober-Olm über die Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze vom 11.12.2019“) in Ober-Olm Bürger andernorts ebenfalls 2,0 Stellplätze nachweisen müssen. Die Gemeinde wird diese Stellplätze nicht alle auf dem Grundstück selbst nachweisen können, ihr stehen jedoch in der nahen Umgebung Flächen zur Verfügung, die für die Schaffung von Stellplätzen genutzt werden können (u.a. verbreiterte Bahnhofstraße im Plangebiet). Aufgrund der rechtlichen Grundlage wurde diese Festsetzung von den städtebaulichen zu den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen verschoben.

6.5 Flächen für Sport- und Spielanlagen

Um den Bestand planerisch zu sichern und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen, wird die bisherige Parkplatzfläche in eine Fläche für Sport- und Spielanlagen geändert. Die Fläche dient dabei der Errichtung von Freizeitsportanlagen, die insbesondere den Bedürfnissen und Interessen von älteren Kindern und Jugendlichen gerecht werden. Diese Gruppe umfasst insbesondere junge Menschen im Alter zwischen etwa 8 und 18 Jahre. Sowohl jüngere, aber auch ältere Menschen sollen dabei nicht ausgeschlossen werden, daher wurde für die Bedarfsorientierung die soll-Formulierung gewählt. Beispielhaft werden als Spiel- und Sportgeräte Kleinfeldtore, Basketballkörbe oder Skateanlagen genannt. Somit wird klargestellt, dass auf der Fläche überwiegend Sportgeräte platziert werden sollen. Dem Charakter der Spielanlagen wird jedoch ebenso entsprochen, da es sich auf der Fläche um Anlagen der Freizeit, nicht jedoch des Vereins- oder Profisports handeln soll. Ebenso sind ausdrücklich Einzäunungen der Fläche zugelassen. Die Einzäunung der Fläche soll dabei dem Schutz der angrenzenden Nutzungen dienen und verhindern, dass u.a. Fuß- oder Basketbälle auf die westliche Straße, den nördlichen Spielplatz oder die östlichen Gehölze fliegen und dort Schaden anrichten. Die bestehende, etwa 4 m hohe Zuananlage wird dem gerecht und kann erhalten bleiben.

6.6 Flächen für Nebenanlagen

Die Festsetzung zu den Flächen für Nebenanlagen wird aus dem bisher gültigen Bebauungsplan übernommen. Nach der 5. Änderung gelten für das Plangebiet die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung aktuellen Gesetzesgrundlagen.

6.7 Umweltrelevante Festsetzungen

Die ausgewiesene öffentliche Grünfläche im Teilbereich 1 wird zugunsten des Urbanen Gebiets verkleinert. Zugleich werden die Zweckbestimmung und die Funktion klargestellt. Die Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ortseingangsgrün“ soll den Ortseingang aus Richtung Klein-Winternheim kommend gliedern. Die Gemarkung Ober-Olm beginnt zwar bereits vor der Brücke über die A 63, durch die Örtlichkeiten wird der Beginn der Gemeinde Ober-Olm jedoch erst nach der Überquerung der Autobahnüberführung wahrgenommen. Die Grünfläche dient folglich dazu, den optischen Ortseingang attraktiv gestalten zu können. Zugleich soll die Grünfläche für eine hohe Aufenthaltsqualität während der Wartezeit auf den ÖPNV sorgen. Um den Bestand mit den positiven Auswirkungen auf das Mikroklima zu sichern, ist die Fläche extensiv zu bepflanzen und gärtnerisch zu unterhalten. Die Entwicklung einer extensiven Blumenwiese ist einer gärtnerischen Unterhaltung zuzuordnen. Die vorhandenen Hecken, Sträucher und Bäume sollen erhalten oder gleichwertig am Standort ersetzt werden, wodurch die Qualität der Bepflanzung sichergestellt wird. Intensive Pflegemaßnahmen wie häufiges Mähen oder Zurückschneiden von Gehölzen wird auf das notwendige Maß reduziert und nur dort zugelassen, wo dies notwendig ist. Als Beispiele werden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit (Sichtachsen freihalten) oder Gehwegränder genannt.

Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Eingrünung der Sportanlagen“ dient dazu, die Flächen für Sport- und Spielanlagen vom Straßenraum optisch und funktional zu trennen. Im Fokus stehen dabei eine hohe Ortsbildqualität sowie eine Aufwertung der Aufenthaltsqualitäten. Demnach sind hier eine gärtnerische Pflege vorgeschrieben, zugleich aber auch kleinere Anlagen wie Bänke, Zuwegungen oder Fahrradständer zulässig. Darüber hinaus sichert die Grünfläche ökologische Funktionen und soll damit die Versiegelung beschränken.

Um die Auswirkungen auf den Boden und den Wasserhaushalt zu minimieren, sind Stellplätze und Zufahrten in wasserdurchlässiger Bauweise auszuführen. Rasenpflaster, Rasengittersteine, Schotterrasen o.ä. eignen sich, um den Abfluss des anfallendes Niederschlagswasser zeitlich zu verzögern sowie mengenmäßig zu reduzieren.

Um die Einwirkungen auf die Bodenfunktionen minimal zu halten, sind alle nicht überbaute/ überbaubare Grundstücksflächen unversiegelt zu belassen und zu begrünen (z. B. Rasenflächen)

oder gärtnerisch anzulegen (z. B. Staudenbeete). Um eine sichere, witterungsunabhängige und barrierearme Zuwegung zu ermöglichen, gelten hierfür Ausnahmen, wobei auf wasserdurchlässige Beläge zurückgegriffen werden soll. Dadurch werden die Einwirkungen in den Wasserhaushalt weiter reduziert. Steingärten bieten keinen ökologischen Mehrwert und sind deshalb ebenfalls ausgeschlossen. Nicht unter den Begriff der Steingärten fallen extensiv angelegte Trockenstandorte, die das Ziel haben, Trockenhabitats zu fördern.

Bäume besitzen positive Auswirkungen auf das Mikroklima und bieten vielen Tieren wertvolle Lebensräume. Daher sind je 300 m² ein hochstämmiger Laubbaum oder Obstbaum zu pflanzen. Zu empfehlen sind klimawandeltolerante Arten, da Ober-Olm durch die Lage in Rheinhessen besonders durch lange Trockenphasen im Zusammenhang mit dem Klimawandel in Zukunft geprägt sein wird. Um den Bäumen ausreichend Platz zu geben und um ein Mindestmaß an flächiger Durchgrünung sicherzustellen, wird je Baum außerdem eine 6 m² große Pflanzfläche zugeordnet.

Die Festsetzung zu den insektenfreundlichen Leuchtmitteln dient dem Schutz nachtaktiver Insekten. Zugleich ergeben sich auch positive Auswirkungen auf den Menschen durch dunklere Nächte und dem Erhalt des Nachthimmels. Im Bereich der Sport- und Spielflächen soll zudem verhindert werden, dass bestehende Dunkelräume in den angrenzenden Gehölzen verloren gehen und so auch andere Arten (u.a. Vögel) in ihrem Tag-Nacht-Zyklus gestört werden.

Die Festsetzungen zur Avifauna und den Fledermäusen ergeben sich aus den Vorschriften des besonderen Artenschutzes und werden aus der „Prüfung der Umweltbelange und des speziellen Artenschutzes“ abgeleitet. An dieser Stelle wird auf diese Prüfung verwiesen.

Die Festsetzungen zum Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) werden auf Grundlage des „Gutachtens zu den Verkehrsgeräuschimmissionen für den Bebauungsplan ‚Änderung Die schwarze Hecke‘ in der Ortsgemeinde Ober-Olm“ vom 14.12.2020 getroffen.

Da bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen ausgeschöpft sind, – entlang der Autobahn als Hauptlärmquelle wurden Lärmschutzwände errichtet – wird eine Gliederung der Wohnbereiche notwendig. Um Gesundheitsgefahren durch erhöhte Immissionsbelastungen zu unterbinden, sind sowohl Außenwohnbereiche (z. B. Terrassen), als auch Schlafräume nur an den straßenabgewandten Seiten nördlich und westlich angrenzend an beziehungsweise in den Hauptgebäuden zulässig. Außenwohnbereich dürfen auch an anderen Stellen auf dem Grundstück errichtet werden, wenn die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 gewährleistet werden kann. Dadurch wird eine flexiblere Ausnutzbarkeit des Grundstücks gewährleistet. In Schlafräumen sind schalldämmte Belüftungsanlagen zu installieren, um ganzjährig eine ausreichende Belüftung des Schlafraums sicherstellen zu können, ohne dass das Fenster geöffnet werden muss, was durch nächtlichen Lärm für einen mangelhaften Schlaf sorgen kann. Zuletzt sind die Bauschalldämmmaße der DIN 4109 einzuhalten, um auch in den übrigen Wohnräumen erhöhte Lärmimmissionsbelastungen zu vermeiden.

Durch die planerischen und passiven Schallschutzmaßnahmen können gesunde Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitsbedingungen für eine lokale Nachverdichtung, auch unter Berücksichtigung der nahgelegenen Autobahn und sonstigen Verkehrstrassen, sichergestellt werden.

Um die Eingriffe in die Umweltgüter gering zu halten, werden die bestehenden Bäume und Sträucher im Bereich der geplanten Sport- und Spielanlagen zum Erhalt festgesetzt. Zum Dauerhaften Erhalt muss außerdem der Ersatz bei Abgang von Bäumen sichergestellt sein.

7 BAUORDNUNGSRECHTLICHE UND GESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN

Die bisherigen bauordnungsrechtlichen und gestalterischen Festsetzungen aus dem Bebauungsplan „Die schwarze Hecke“ bis einschließlich dessen 4. Änderung werden im Änderungsbereich der 5. Änderung (siehe Lageplan der 5. Änderung, Abbildung 1) abgelöst. Das übrige Gebiet des Bebauungsplans „Die Schwarze Hecke“ wird durch diese Änderung nicht berührt, sodass hier weiterhin sämtliche Festsetzungen bis einschließlich dessen 4. Änderung gelten.

7.1 Dachgestaltung

Die Festsetzungen zur Dachgestaltung werden aus den bisherigen Festsetzungen übernommen. Die Dachform und die Regelung der Dachaufbauten sowie Drempele wird nicht verändert. Lediglich die Festsetzung zu Garagen und Nebenanlagen wird verändert, sodass neben Flachdächern auch die Dachformen der Hauptgebäude zulässig sind, was zu einer besseren städtebaulichen Eingliederung beitragen kann. Werden Flachdächer auf Garagen oder Nebenanlagen umgesetzt, sind diese zugunsten des Mikroklimas, des Wasserhaushalts und der Biodiversität zu begrünen. Dabei können die Bepflanzung und Pflege extensiv oder intensiv erfolgen.

7.2 Einfriedungen

Zum Schutz der angrenzenden Nutzungen (u. a. Wohnnutzungen, Straßenverkehr und Spielplatz) sind innerhalb der Flächen für Sport- und Spielanlagen Einfriedungen bis 4,00 Meter Höhe zulässig. Dadurch kann verhindert werden, dass insbesondere Bälle den Bereich der Sport- und Spielanlagen durch Werfen oder Schießen verlassen und so die Unfallgefahr in den angrenzenden Bereichen erhöhen. Die Einfriedungen sind mit festen Materialien auszuführen, die dazu geeignet sind, aufprallende Bälle oder Gegenstände abzufangen. Alternativ können auch Netze verwendet werden, wodurch den spezifischen Anforderungen verschiedener Sportarten besser gerecht werden kann.

7.3 Anzahl der Stellplätze

Die Anzahl der Stellplätze wird auf mindestens 2,0 je Wohneinheit festgesetzt. Die erhöhte Zahl der Stellplätze wird durch die gültige Stellplatzsatzung („Satzung der Ortsgemeinde Ober-Olm über die Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze vom 11.12.2019“) der Ortsgemeinde Ober-Olm begründet. Stellplätze, die nicht auf dem Grundstück bereitgestellt werden können, sollen ergänzend im Umfeld des Vorhabens auf gemeindeeigenen Flächen bereitgestellt werden.

Nach der 5. Änderung gelten für das Plangebiet die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung aktuellen Gesetzesgrundlagen.

8 STÄDTEBAULICHE KENNDATEN

Tabelle 3: Flächenbilanzierung

Flächentyp	Flächengröße
Änderungsbereich 1	1.135 m²
- Urbanes Gebiet	750 m ²
- Straßenverkehrsfläche	300 m ²
- Öffentliche Grünfläche „Öffentliches Grün“	85 m ²
Änderungsbereich 2	1.085 m²
- Fläche für Sport- und Spielanlagen	840 m ²
- Öffentliche Grünfläche „Eingrünung der Sportanlagen“	240 m ²
Insgesamt	2.215 m²

Erstellt: Henrik Illing am 31.05.2024

Entwurf