

An den  
Magistrat der Stadt Hattersheim am Main  
Im Nassauer Hof 1-3  
**65795 Hattersheim am Main**

- per E-Mail an [bauleitplanung@hattersheim.de](mailto:bauleitplanung@hattersheim.de) -

**Zu dem zweiten Entwurf des Bebauungsplans Nr. N116 –  
„Erweiterung Gewerbegebiet Nord“ der Stadt Hattersheim am  
Main vom 28. Februar 2024 nehme ich gemäß § 3 (2) BauGB  
wie folgt Stellung:**

### **Städtebauliches Konzept**

Die Ausführungen zum städtebaulichen Konzept in der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfs lassen nicht erkennen, dass sich der Planverfasser auch nur ansatzweise mit den stadträumlichen Begebenheiten und den diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt hat. Dies ist angesichts der Nachbarschaft zum Friedhof und der Tatsache, dass es sich hier um den westlichen Eingang zur Stadt handelt, der fast ausnahmslos von 2-geschossigen Wohngebäuden geprägt wird, umso unverständlicher. In Kapitel 3.1 wird lediglich erläutert, dass die im Plangebiet zulässigen Gebäude eine Gesamthöhe einschließlich Aufkantung, Attiken und Lärmschutzwänden von 25 m nicht überschreiten dürfen, „*um eine noch verträgliche Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild zu erreichen*“. Dass diese Aussage für sich schon irreführend bzw. fehlerhaft ist, ergibt sich aus Ziffer 2 der textlichen Festsetzungen zum B-Plan- Entwurf. Denn dort ist festgesetzt, dass die zulässige Höhe der Gebäudeoberkante durch Dachaufbauten wie Lärm- und Sichtschutzwände um bis zu 2,0 m überschritten werden darf. Lärmschutzwände müssen zudem nicht von der Gebäudeoberkante zurückspringen. Sie verlängern somit die Gesamtfassade in direkter Linie um mindestens 2,0 m in die Höhe. Deshalb können die Gebäude im Plangebiet eine stadträumlich wahrnehmbare Gesamthöhe von wenigstens 27 m über dem festgelegten Höhenbezugspunkt erreichen, die durch die unabdingbaren Abgaskamine der Notstromaggregate nochmals in unbestimmtem Umfang überschritten werden können.

Diese zulässigen Gebäudedimensionen ignorieren alle bisherigen Kubatur-Maßstäbe, die durch die Wohngebäude im Baugebiet Südwest südlich der Mainzer Landstraße sowie im Wohngebiet östlich des Friedhofs vorgegeben und deshalb heute für den westlichen Stadteingang stadtbildprägend sind.

Die geplanten zulässigen Gebäudehöhen würden aber auch die gewerblich genutzten Hallenstrukturen nördlich der Heddingheimer Straße deutlich überragen.

Zudem könnte diese neue Höhenstruktur als Maßstab für die Beurteilung von Neubauten im bestehenden Gewerbegebiet nördlich der Heddingheimer Straße herangezogen werden. Damit wird die Attraktivität dieses heute nach § 34 BauGB zu beurteilenden unbeplanten Innenbereichs als potentieller Standort für weitere Rechenzentren enorm erhöht, mit der Konsequenz, dass der nordwestliche und nördliche Rand des Stadtgebiets quasi „zugemauert“ und verdunkelt werden würde.

Dass Überlegungen zu einer stadtbildverträglicheren Einfügung der geplanten Vorhaben für den Planverfasser überhaupt keine Rolle gespielt haben, ist offensichtlich und ergibt sich aus den Ausführungen in der Begründung zum städtebaulichen Konzept sowie zum Maß der Nutzung. Die dort mit frappierender Offenheit (oder Naivität) dargelegten Gründe für die geplanten Gebäudekubaturen sind deutlich erkennbar ausschließlich von den betrieblichen Erfordernissen und wirtschaftlichen Optimierungsbestrebungen der beiden Vorhabenträger bestimmt. Es ist somit naheliegend, dass der Planverfasser in seinem Bestreben, den Wünschen der Vorhabenträger unbedingt entsprechen zu wollen, auch jede andere, vom Vorhabenträger zugerufene Höhevorgabe in seinen Planentwurf übernommen hätte.

Mit dieser einseitigen Ausrichtung des Bebauungsplan-Entwurfs an den Interessen, insbesondere des Vorhabenträgers NTT, der im Übrigen an seinen anderen Standorten in Hattersheim sowie in Frankfurt-Rödelheim überwiegend niedrigere Gebäude errichtet hat, missachtet der Plan die oben beschriebenen sensiblen stadträumlichen Verhältnisse im Plangebiet sowie in der Nachbarschaft. Wegen dieser Missachtung hat es folglich bei der Planerstellung auch keine Abwägung mit den anderen städtebaulichen Belangen gegeben.

## **Artenschutz**

Entgegen den Ausführungen im Kapitel *CEF-Maßnahmen* der Begründung (Seite 35) enthält der offen gelegte zweite Bebauungsplan-Entwurf keine Festsetzungen, mit denen bestimmt wird, dass bauliche Anlagen in den Sondergebieten SO1 und SO2 sowie öffentliche und private Verkehrsflächen erst dann errichtet werden dürfen, wenn die CEF-Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechsen und des Stieglitzes funktionsfähig hergestellt sind.

## **Naturschutzrechtlicher Ausgleich, Minimierungsmaßnahmen**

Die Pflicht zur Begrünung von Dächern beschränkt sich gemäß Ziffer 7.7 des Entwurfs zu den textlichen Festsetzungen allein auf die Dächer von Nebenanlagen, bis zu einer maximalen Dachneigung von 15 Grad. Zudem greift die Festsetzung erst ab einer Dachfläche von 15 m<sup>2</sup> und soweit die Dachfläche nicht von Dachterrassen, Fenster- und Lichtöffnungen, nicht begrünbaren technischen Aggregaten und Auf- und Einbauten beansprucht werden. Angesichts dieser Ausnahmeregelungen läuft die Festsetzung erkennbar in Leere, zumal der Planverfasser selbst darauf hinweist, dass diese Dachaufbauten regelmäßiger Bestandteil solcher Nebenanlagen sind. Ein naturschutzfachlicher Nutzen ist somit nicht zu erwarten. Gleiches kann für die Regelungen zur Fassadenbegrünung angenommen werden.

## **Umweltbericht**

Risiken für die menschliche Gesundheit / Anfälligkeit der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen

In Kapitel 3.12 des Umweltberichts wird bezüglich der Risiken für die menschliche Gesundheit auf die Gefahren hingewiesen, die aus der Lagerung von großen Mengen an Treibstoffen zum Betrieb der Notstromaggregate in einem Trinkwasserschutzgebiet resultieren. Zur Minimierung dieser Gefahren verbieten die einschlägigen Fachgesetze deshalb offensichtlich die Lagerung des Treibstoffs in unterirdischen Tankbehältern. Durch die oberirdische Anordnung der Tankbehälter werden diese Anlagen aber anfälliger gegenüber massiven äußeren Einwirkungen, wie sie z. B. durch einen Flugzeugabsturz verursacht werden können. Dass ein solches „Dennoch-Szenario“ im Sinne der Seveso-III-Richtlinie gerade im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden kann, ergibt sich aus seiner Lage unter der Anflugroute des Militärflughafens in Wiesbaden-Erbenheim. Die in Kapitel 3.16 des Umweltberichts getroffene Feststellung, dass „keine besonderen Anfälligkeiten der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle und Katastrophen erkennbar“ sind, ist deshalb nicht nachvollziehbar und unterschlägt einen wichtigen, abwägungsrelevanten Sachverhalt, der wegen seiner Bedeutung für die grundsätzliche Eignung des Plangebiets für die festgesetzte Nutzung nicht auf die nachgeordnete Genehmigungsebene transferiert werden kann. Außerdem kommt diesem Aspekt wegen seinen Auswirkungen auf die Sicherheit der Trinkwassergewinnung und -versorgung ein außerordentliches Gewicht zu.

## **Schallschutz**

### **Anlagenlärm**

Gemäß den Ausführungen in Kapitel 2.9 des Umweltberichts zum Schutzanspruch der nächstgelegenen Wohngebäude im Geltungsbereich des seit 1968 rechtskräftigen Bebauungsplans 03-Baugebiet West, 1. Änderung der Stadt Hattersheim am Main wird den dortigen Wohngebäuden der Schutzanspruch eines Allgemeinen Wohngebiets WA im Sinne § 4 BauNVO zugestanden, obwohl das gesamte Wohngebiet südlich der Heddingheimer Straße als Reines Wohngebiet WR gemäß § 3 BauNVO festgesetzt ist. Begründet wird der zugesprochene geringere Schutzanspruch eines WA-Gebietes mit „mehreren gebietsfremden Nutzungen“, die heute im Geltungsbereich des Bebauungsplans 03-Baugebiet West, 1. Änderung vorkommen. Hierbei handelt es sich gemäß der Begründung (S. 80) um insgesamt 14 bzw. 12 offensichtlich noch ausgeübte Nutzungen, nämlich einen Hundesalon, zwei Restaurants, zwei Läden, ein Computerservice, ein Büro und ein Monteur.

Anhand dieser Aufzählung wird erkennbar, dass diese Nutzungen keinen verminderten Schutzanspruch rechtfertigen können, da sie überwiegend in einem Reinen Wohngebiet zulässig sind, weil sie zur Deckung des täglichen Bedarfs der Bewohner des Gebietes dienen.

Somit gelten für die Festlegung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen ausschließlich die Bestimmungen der Ziffer 6.6 der TA-Lärm zur Zuordnung des Immissionsortes. Damit wird die Schutzwürdigkeit der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich einer emittierenden Anlage normativ durch den Bebauungsplan in Verbindung mit den Gebietskategorien der BauNVO bestimmt. Ein Abweichen von dieser festen Verknüpfung der Immissionsrichtwerte mit den im Bebauungsplan festgesetzten Gebieten ist nicht zulässig, auch dann nicht, wenn die tatsächliche bauliche Nutzung erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten abweicht.

Somit sind im Geltungsbereich des benachbarten Bebauungsplans 03-Baugebiet West, 1. Änderung ausschließlich die Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 6 Buchstabe f der TA-Lärm für ein Reines Wohngebiet zugrunde zu legen (tags: 50 dB(A), nachts 35 dB(A)), wenn die schalltechnische Machbarkeitsstudie ihren Zweck erfüllen soll, nämlich aufzuzeigen, dass die festgesetzte Nutzung grundsätzlich realisierbar ist, weil die zulässigen Vorhaben die in der nachgelagerten Objektgenehmigung verlangten immissionsschutzrechtlichen Anforderungen mit verhältnismäßigen Mitteln erfüllen können. Andernfalls wäre der Bebauungsplan funktionslos. Dies gilt ganz besonders für den hier offen gelegten Bebauungsplan- Entwurf, der in den ausgewiesenen Sondergebieten exklusiv Rechenzentren festsetzt und damit leisere Nutzungen zugleich ausschließt.

## Verkehr

Die Ausführungen in der Begründung zum o.g. Bebauungsplan-Entwurf beziehen sich auf ein plangebietsübergreifendes Gutachten der mocity consult gmbh aus 2020, das die Verkehrsentwicklung im städtischen Hauptverkehrsstraßennetz für das Jahr 2035 prognostiziert. Da sich diese Prognose auf die damaligen Planungsüberlegungen der Stadt Hattersheim bezieht, die jedoch stark von den heutigen Planungen abweichen, wurde seitens Hessen Mobil im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung eine Aktualisierung der Prognose gefordert, um aussagekräftige Erkenntnisse zu den planbedingten Veränderungen auf die verkehrliche Gesamtsituation zu erhalten. Dieser Forderung entspricht der nun offen gelegte zweite Entwurf des Bebauungsplans allerdings in keiner Weise.

Zwar hat man eine solche Untersuchung wohl mittlerweile beauftragt, jedoch liegt diese auch zur zweiten Offenlage noch nicht vor, weil die Fertigstellung erst zum Ende des 2. Quartals 2024 erwartet wird. Warum man trotz dieses erheblichen Mangels bereits die zweite Offenlage durchführt, erschließt sich nicht. Jedenfalls können über dieses elementare Defizit auch die sehr umfangreichen Ausführungen zu den verkehrlichen Aspekten, die in der Untersuchung berücksichtigt werden sollen, nicht hinwegtäuschen. Hilfsweise stützen sich deshalb die Ausführungen in der Begründung zum Verkehrsgeschehen auf Vermutungen und Annahmen, wohl in der Hoffnung, dass diese durch die irgendwann vorliegende aktuelle Verkehrsuntersuchung (hoffentlich) bestätigt werden.

Diese Offenheit, mit der der Planverfasser selbst auf einen erheblichen Mangel bei der Ermittlung eines gewichtigen städtebaulichen Belangs hinweist, erstaunt doch sehr. Ob sich darin eine vollständige Unbedarftigkeit hinsichtlich des planungsrechtlich geforderten Abwägungsgebots widerspiegelt oder ob dies einer politisch motivierten „Eilbedürftigkeit“ entspringt, bleibt offen. Jedenfalls ist es unzweifelhaft, dass einem solchen Bebauungsplan, würde er in der offen gelegten zweiten Version als Satzung beschlossen werden, ein eklatanter Abwägungsausfall attestiert werden kann.

## Sonstige Anmerkungen

Die oben exemplarisch für die Verkehrsbelange zu attestierende Unvollständigkeit der Planung in Verbindung mit nachlässig, teils auch überhaupt nicht ermittelten planerischen Rahmenbedingungen findet sich auch an vielen anderen Stellen in der Begründung. Beispielhaft sei hier nur auf die in dieser Hinsicht besonders unzulänglichen Ausführungen im Kapitel 3.8 *Nachhaltigkeit* verwiesen. Die dortigen Auslassungen bezüglich der von beiden Vorhabenträgern angestrebten Reduzierung des Energieverbrauchs, zur Auslegung ihrer Kälteanlagen, zum Verzicht auf Wasser für die Kühlung der Serversysteme sowie zum angestrebten PUE-Wert entziehen sich allesamt einer

bauleitplanerischen Steuerung. Wenn diese Zusagen der beiden Vorhabenträger zudem noch, wie ebenfalls in der Begründung erläutert, unter dem Vorbehalt stehen, dass es die betrieblichen Rahmenbedingungen erlauben müssen, dann haben solche Aussagen in der Begründung keine Substanz.

Der von beiden Vorhabenträgern mit der Süwag Grüne Energie und Wasser AG & Co. KG unterzeichnete Letter of Intent zur Abwärmenutzung kann die angebliche Nachhaltigkeit des Planvorhabens ebenfalls nicht glaubhaft und verbindlich begründen. Deshalb bleibt offen, ob die Vorhabenträger tatsächlich einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten werden und dadurch die Dekarbonisierungsstrategie des Bundes unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen