

GEMEINDE ALTENSTADT

Ortsteil Lindheim

Änderung des Flächennutzungsplans für 3 Teilbereiche

Umweltbericht Teilbereich 3

„Park- and Ride-Anlage / Mobilitätszentrum Lindheim“

*Planungsgruppe Prof. Dr. V. Seifert
Regionalplanung * Stadtplanung * Landschaftsplanung*

*Breiter Weg 114, 35440 Linden-Leihgestern, Tel.: 06403-9503-0, Fax.: 9503-30
e-mail: hermann.richter@seifert-plan.com*

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Hermann Richter

Planungsstand: Feststellung Dezember 2025

Inhalt

- 1 Geplantes Vorhaben
- 2 Planungsvorgaben
- 3 Vegetation
- 4 Fauna
- 5 Planumgebung
- 6 Landschaft
- 7 Relief
- 8 Boden
- 9 Klima
- 10 Immissionen
- 11 Menschliche Nutzung
- 12 Kultur- und Sachgüter
- 13 Bewertung der Eingriffserheblichkeit
- 14 Naheliegende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen
- 15 Ausgleichbarkeit
- 16 Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung
- 17 Artenschutzrechtliche Prüfung
- 18 Alternativen

1. Geplantes Vorhaben

Die Gemeinde Altenstadt sieht auf einer unmittelbar westlich vom Bahnhofpunkt Lindheim gelegenen, innerörtlichen Baulücke eine Park- and Ride-Anlage für Bahnpendler sowie ein Mobilitätszentrum mit E-Mobile-Stationen vor. Überplant werden die beiden bisher landwirtschaftlich genutzten Parzellen 46/1 und 47/3 mit einer Fläche von ca. 1.700 m². Ihre Schmalseite grenzt an die Anliegerstraße Neuer Weg, welche parallel verläuft zur südlich anschließenden, eingleisigen DB-Strecke Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim.

Vorgesehen werden überdachte Abstellplätze für Fahrräder und E-Bikes sowie Stellplätze für PKW's auch mit der Möglichkeit zum Stromtanken.

Eine genaue Planung existiert zum Stand Juli 2025 noch nicht und ist auf FNP-Ebene auch nicht erforderlich. Die Zahl der PKW-Parkplätze ist also offen. Entsprechend der Zielsetzung ist mit einem hohen Ausnutzungsgrad zu rechnen, was auf der überwiegenden Fläche eine wenn auch wasserdurchlässige Befestigung bedeutet. Wegen der geringen Größe der Anlage ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf dem Neuen Weg vernachlässigbar.



Abb. 1: Luftbildausschnitt aus Google-Maps mit der für die Planung vorgesehenen Baulücke mit Lagehinweis

2. Planungsvorgaben

Für die Planung sind die folgenden Vorgaben zu beachten:

Regionalplanentwurf Südhessen 2025: Siedlungsfläche.

Flächennutzungsplan: Bisher Landwirtschaftsfläche.

Naturschutz: Keine naturschutzrechtlichen Schutzflächen, keine geschützten Biotope, keine Ökokonto- oder Kompensationsflächen gemäß Natureg.

Gewässer: Lage abseits von Gewässern.

Wasserrecht: Kein Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiet.

3. Vegetation

Die überplante Fläche wird derzeit ausschließlich als Intensivacker genutzt. Zwischen Acker und Straße befindet sich ein ca. 1m breiter Brachwiesenstreifen. Gehölze sind nicht vorhanden.



Abb. 2: Plangebiet vom Neuen Weg aus gesehen. © Planungsgruppe Prof. Seifert.

4. Fauna

Die faunistische Wertigkeit ist sehr gering. Die Feldlerche ist wegen der unmittelbar angrenzenden Bebauung auszuschließen. Nahe gelegene Vogelbrutplätze sind am ehesten auf dem westlich angrenzenden, durchgrüntem und mit Bäumen bestandenen Hofgrundstück zu erwarten. Die Zauneidechse ist für den südlich gelegene Bahnbereich denkbar, nicht aber für den schmalen Grasstreifen am Südrand der Planfläche.

5. Planumgebung

Östlich grenzt neuere Wohnbebauung mit relativ hohem Versiegelungsgrad an, westlich ein landwirtschaftlicher Betrieb mit größeren begrüntem und mit jüngeren Bäumen bestandenen Anteilen. Nordwärts beginnt ein großflächiger Acker. Südlich der Bahn Mischbebauung und weiter westlich Gewerbegebiet. Unmittelbar östlich vom Bahnhof besteht mit der Heegheimer Straße ein Bahnübergang nach Süden.

6. Landschaft

Bebaute Ortslage.

7. Relief

Gering nach Süden abfallender Hangfuß. Nordwärts Zunahme der Hangneigung.

8. Boden

Das Plangebiet weist mit 85-90 eine sehr hohe Bodenwertzahl auf, was auch einen regional überdurchschnittlichen Wert darstellt. Ursache sind die aus mächtigem Löss entstandenen Parabraunerden. Dementsprechend günstig sind auch die Regelungsfunktionen: Hohe Feldkapazität und damit hohes Wasserspeichervermögen, hohes Nitratrückhaltevermögen. In der bodenfunktionalen Gesamtbewertung wird der Bereich mit „sehr hoch“ eingestuft.

9. Wasser

Normalstandort. Nächstgelegenes Gewässer ist der südwärts außerhalb der Ortslage fließende Nidder, dessen Aue geschätzt ca. 5 m tiefer liegt.

10. Klima

Das örtliche Klima ist für die Planung ohne Bedeutung.

11. Immissionen

Hauptlärmquelle ist die je Richtung stündlich bis halbstündlich befahrene DB-Strecke. Sie wird gegenwärtig mit Dieselfahrzeugen betrieben.

12. Menschliche Nutzung

Nutzung als hochwertige Ackerfläche.

13. Kultur- und Sachgüter

Nicht vorhanden. Wie überall sind bei den mit dem Vorhaben verbundenen Erdarbeiten Bodenfunde nicht auszuschließen.

14. Bewertung der Eingriffserheblichkeit

Einziges Schutzgut mit besonders zu beachtender Bedeutung ist der Boden. Ein Bodeneingriff ist vorhabenbedingt nicht vermeidbar. Ein Vergleich mit Alternativen geringerer Bodenwertigkeit entfällt aber wegen der Standortgebundenheit (Nähe zur Bahnstation) und wegen der Siedlungslage (Baulücke). Im Hinblick darauf ist der geringe Verlust gut nutzbarer Ackerfläche akzeptabel.

In der Gesamtschau ist auch von Belang, dass das Vorhaben der Förderung des ÖPNV dient und insofern zur Vermeidung von PKW-Verkehr mit entsprechendem Flächenbedarf beiträgt.

15. Naheliegende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Auf FNP-Ebene keine Aussage möglich. Verweis auf den späteren Gestaltungsplan.

16. Ausgleichbarkeit

Der Bodenverlust ist voraussichtlich nicht ausgleichbar. Ob rechtlich eine naturschutzrechtliche und bodenbezogene Kompensation erforderlich ist, wird im späteren Verfahren entschieden.

17. Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung

Entfällt.

18. Artenschutzrechtliche Prüfung

Kein Erfordernis.

19. Alternativen

Eine Alternativenprüfung entfällt wegen der Standortgebundenheit.