fscgp_bg02

Stadt Schwalmstadt

Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich „Autohof an der A 49- Anschlussstelle Treysa“

Stadtteil Treysa

B E G R Ü N D U N G

Entwurf

02. November 2026

Bearbeitung: **M. Sc. Geogr. Julia Arndt**
M. Sc. Lisa Paliga

PlanungsbüroKoch
www.pbkoch.de

Dipl.-Geogr. Christian Koch
Stadtplaner
Alte Chaussee 4, 35614 Aßlar

Tel. (0 64 43) 6 90 04-0
Fax (0 64 43) 6 90 04-34
e-Mail: info@pbkoch.de

Die vorliegende Begründung umfasst die Teile A und B. Die Inhaltsverzeichnisse wurden jeweils separat erstellt und zu Beginn des jeweiligen Teilabschnittes eingefügt.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Teil A

1. Geltungsbereich ... 3

2. Ziel und Zweck der Flächennutzungsplanänderung ... 3

3. Übergeordnete Planungen/Fachplanungen ... 5

4. Umweltprüfung und Grünordnung ... 6

5. Altlastverdächtige Flächen, Altlasten und Kampfmittelvorbelastung ... 6

6. Planverfahren ... 7
   6.1 Verfahrensstand 7

7. Flächenbilanz ... 8

1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Änderung des Flächennutzungsplanes „Autohof an der A 49- Anschlussstelle Treysa“ befindet sich westlich des Stadtteils Treysa im näheren Umfeld der neuen Anschlussstelle der A 49. Das Plangebiet liegt westlich der Sachsenhäuser Straße und nördlich der K 101. Betroffen ist in der Gemarkung Treysa (2059), Flur 2, das Flurstück 70/14 und 70/13 teilweise. Der Geltungsbereich umfasst eine Größe von ca. 1.368 m².

Das Plangebiet grenzt an die Sachsenhäuser Straße und Treysaer Straße (K 101) an. In östlicher Richtung beginnt in knapp 1 km Entfernung die Bebauung des Stadtteils Treysa. Westlich stellt der bewaldete Höhenzug eine natürliche Abgrenzung von der Bebauung des Stadtteils Florshain dar. Nach Nord-Westen wird der Standort durch Waldflächen begrenzt, die restliche Umgebung bilden vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen. Nördlich liegt ein Tunnel, der die A 49 am Stadtteil Frankenhain unterirdisch vorbeiführt. Die Autobahnmeisterei befindet sich seit 2021 südöstlich des Plangebietes. Die von Nordwesten nach Südosten verlaufende L 3115 stellt eine überörtliche Erschließung nordwestlich Richtung Gemünden (Wohra) und nach Osten Richtung Treysa dar. Durch das bereits vorhandene Wegenetz ist das Plangebiet von allen Richtungen erreichbar. Durch den Anschluss an die A 49 ist in diesem Bereich ein wichtiger Verkehrsknoten entstanden. Das Plangebiet selbst unterliegt derzeit keiner Nutzung und ist stellenweise durch Gehölzkomplexe bewachsen. Ansonsten dominieren gehölzfreie Vegetationstypen den Geltungsbereich der Planung.

2. Ziel und Zweck der Flächennutzungsplanänderung

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 56 „Autohof an der A 49 – Anschlussstelle Treysa“ wurde auch der Flächennutzungsplan für diesen Bereich in einem parallelen Verfahren geändert. Für diesen Teilbereich zeigt der somit wirksame Flächennutzungsplan (2024) bereits eine Fläche besonderer Nutzungszweck „Pylon“ an. Für die Erweiterung nach Süden ist der Flächennutzungsplan von 2006 gültig. Dort wird die Fläche als Waldfläche dargestellt.

Um die neu entstandene Autobahnanbindung an die A 49 strategisch sinnvoll zu nutzen, soll im Umfeld des Autobahnanschlusses eine gewerbliche Nutzung etabliert werden. Im Rahmen dieser angestrebten Entwicklung wurde durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 56 “Autohof an der A 49 - Anschlussstelle Treysa“ bereits der Bau eines Autohofes planungsrechtlich abgesichert. Die Lage am Siedlungsrand, die gute Verkehrsanbindung, die positiven Effekte des neuen Autobahnanschlusses und Synergien für eine Tank- und Raststätte sowie die Tatsache, dass an der A 49 bislang kein Rasthof vorhanden war, sprachen für die Wahl des Standortes für den Autohof. Im Verlauf der Planung wurde die Nutzung der Fläche für den Autohof durch verschiedene Betriebe festgelegt. Durch die Eigenheit eines Autohofes sowie die Anforderungen der gewählten Betriebe, wurde die Aufstellung eines Werbepylons notwendig. Da die Fläche des Autohofes durch die umliegenden Straßen und Gegebenheiten beschränkt war, musste eine zusätzliche und direkt angrenzende Fläche für einen Werbepylon gewählt werden und wurde zum Entwurfsstand des Bebauungsplanes Nr. 56 dort aufgenommen. Zunächst wurde ein Werbepylon mit einer Höhe von bis zu 45 m eingeplant. Im weiteren Verfahren wurde die Höhe jedoch auf 30 m reduziert, um auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu minimieren. Die Höhe von 30 m wurde außerdem gewählt, weil sich so eine gute Sichtbarkeit der Werbung ergibt und vergleichbare Werbepylone in der näheren Umgebung (z.B. bei Alsfeld) ebenfalls diese Höhe aufweisen.

Nach Beendigung des Verfahrens und Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 56 „Autohof an der A 49 – Anschlussstelle Treysa“ wurde die Genehmigung für den geplanten Werbepylon auf einem Teilgeltungsbereich westlich des Autohofes versagt, da er sich innerhalb der Baubeschränkungszone zur A 49 befunden hätte. Ziel der vorliegenden Planung ist es daher, durch eine Erweiterung des Geltungsbereiches und eine Ergänzung von Baugrenzen den Standort des Werbepylons außerhalb der Baubeschränkungszone der A 49 zu ermöglichen und somit den für den Betrieb des Autohofes so wichtigen Werbepylon

zuzulassen. Dazu wird die Fläche besonderer Nutzungszweck „Pylon“ um ca. 387 m² nach Süden erweitert. Durch die Verschiebung der Planung nach Süden wird jedoch nun in die Baubeschränkungszone der K 101 eingegriffen. Aufgrund der Gemengelage vor Ort und den vorhandenen Restriktionen steht kein anderer Standort zur Wahl. Durch die Vorgeschichte der Planung sind die Bauverbots- sowie die Baubeschränkungszone der Autobahn 49 unantastbar. Das Sondergebiet für den Autohof ist durch die umliegenden Straßen flächenmäßig begrenzt und auch auf der Fläche herrschen weitere Einschränkungen durch einzuhaltende Abstände, bestehende und zu pflanzende Gehölze, so dass die nutzbare Fläche zusätzlich reduziert ist. Eine Aufstellung des Pylons auf dieser Fläche direkt im Sondergebiet des Autohofes ist aufgrund der geringen Größe und der Tatsache, dass auch hier die Bauverbotszone der K 101 gemieden werden soll, nicht möglich. Infolge dieser Tatsachen musste ein Standort in räumlicher Nähe gefunden werden und als externer Geltungsbereich in die Planung integriert werden. Möglichkeiten dafür bestehen durch die Umgebung mit vorhandenen Verkehrsflächen nur in Richtung Westen und wegen der zu beachtenden Baubeschränkungszone der A 49 nur in einem Streifen entlang der K 101, da der Werbepylon weiterhin in unmittelbarer Nähe zum Autohof positioniert sein muss. Hinzu kommt, dass die Fläche westlich des Autohofes mit Gehölzen bewachsen ist. Um einen möglichst geringen Eingriff zu generieren und Rodungen zu vermeiden, ist eine Standortwahl sehr nahe an den vorhandenen Straßen notwendig und bietet aus naturschutzfachlicher Sicht die beste Lösung. Außerdem hinzu kommt, dass es sich bei der westlich an den Autohof angrenzenden Fläche ebenfalls um eine Restfläche handelt, die rund herum von Verkehrsflächen erschlossen ist. Eine weitere Entwicklung dieser Fläche ist daher nicht vorgesehen und somit wird durch die Wahl des Standortes für den Pylon an dieser Stelle keine Fläche zerschnitten, die für anderen Nutzungen benötigt werden könnte. Die Planung ist daher auch im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Boden, da kein wertvolles eventuell zukünftiges Bauland zersplittert wird.

Bezüglich der Höhe des Werbepylons wurden vom Eigentümer der Flächen verschiedene Visualisierungen zur Überprüfung herangezogen mit dem Ergebnis, dass ein Werbepylon mit einer Endhöhe von 20 m nicht die notwendige Sichtbarkeit bringt. Dabei ist die vorhandene Geländetopographie zu berücksichtigen, denn das Plangebiet liegt über 5 m tiefer als die Autobahn. Zudem ist zwischen der Autobahn und dem Plangebiet des Autohofes ein Lärmschutzwall errichtet, der eine Sichtbarkeit aus der Nähe verhindert. Hierbei ist damit zu rechnen, dass der Werbepylon auf den letzten 300 m vor der Ausfahrt nicht zu sehen ist. Der Erdwall ist zudem bepflanzt und diese Bepflanzung wird im Laufe der Zeit auch an Höhe gewinnen, so dass die Erforderlichkeit der Höhe von 30 m auch langfristige Entwicklungen berücksichtigt. Die Werbeanlagen selbst bzw. die anzubringenden Schilder weisen selbst eine Höhe von 5 m auf. Daraus ergibt sich, dass die Werbungen schon auf einer Höhe von 25 m beginnen und der Werbepylon als Gesamtanlage die 30 m Höhe nicht überschreitet. Zur besseren Verständlichkeit sollen die Gegebenheiten vor Ort durch die zu Grunde liegenden Höhenmaße verdeutlicht werden:

Urgelände Plangebiet (Aufstellfläche Pylon) 257,50 m
Endhöhe Pylonmast 282,50 m
Oberkante Werbeanlagen (Gesamthöhe Pylon) 287,5 m
Trasse Ausfahrt Autobahn 262,0 m
Lärmschutzwall ohne Bepflanzung 267,5 m

Weitere Gründe für die Notwendigkeit einer Höhe von 30 m ergeben sich auf der Autobahn aus Richtung des Autobahntunnels kommend. Bei einer Gesamthöhe des Werbepylons von nur 20 m liegen die Schilderbrücken vor dem Autobahntunnel optisch gleichauf. Der Pylon ist von daher hier nicht sichtbar und sorgt im Gegenteil eher für eine mögliche Ablenkung, weil er nicht eindeutig und uneingeschränkt wahrzunehmen ist. Für eine gute Sichtbarkeit aus der Ferne ist die Höhe von 30 m damit unerlässlich. Weitere Ergebnisse der getätigten Visualisierung sind außerdem, dass der Pylon mit 30 m Höhe aus Fahrtrichtung Süd ab ca. 1,8 km sichtbar wird. Eine gute Sichtbarkeit aus größerer Distanz ermöglicht eine rechtzeitige Wahrnehmung durch die Fahrer vor der Ausfahrt. Nur so wird dem Verkehrsteilnehmer die Gelegenheit gegeben, eine frühzeitige und damit ungefährliche Entscheidung zur Anfahrt des Autohofes zu treffen.

Durch die Änderung des Flächennutzungsplanes und parallel des Bebauungsplanes soll nicht nur final die Aufstellung eines Werbepylons mit einer Höhe von 30 m ermöglicht werden, auch die wirtschaftlichen Folgen der Versagung einer Aufstellung im Rahmen des Ursprungsbebauungsplan sollen verhindert werden. Das bereits errichtete Schnellrestaurant hat im laufenden Betrieb aufgrund der fehlenden Werbung nachlassende Umsätze zu verzeichnen und musste dem bereits mit reduzierten Öffnungszeiten und Stellenabbau begegnen. Die geplante Tankstelle hat angekündigt von der Standortwahl zurückzutreten, sollte der Werbepylon nicht wie geplant errichtet werden. Somit entsteht ein wirtschaftlicher Schaden für den Eigentümer der Flächen. Die Finanzierung ist gestoppt, da sie auf anderen Grundlagen beruhte. Der Pylonmast wurde bereits gefertigt und liegt zur Aufstellung bereit. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 4,5 Mio. Euro. Hinzu kommt ein täglicher Verzögerungsschaden von 1.200 €.

Das geplante Vorhaben stimmt somit für diesen Bereich nicht vollständig mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan überein. Der Bebauungsplan kann daher nicht vollständig aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Es ist eine parallele Änderung des Flächennutzungsplanes aufgrund der Erweiterung nach Süden und randlicher Anpassungen erforderlich.

3. Übergeordnete Planungen/Fachplanungen

- **Regionalplan**

Im Regionalplan Nordhessen 2009 liegt das Plangebiet in einem Vorranggebiet für Landwirtschaft, direkt an der Grenze zu einem Vorranggebiet für Forstwirtschaft. Die Darstellung wird überlagert durch das Symbol „Anschlussstelle Planung“. Ende April 2019 wurde der Regionalplan mittels Abweichung für den Bereich des geplanten interkommunalen Gewerbegebietes geändert. Die in der Ab-bildung 1 markierten Flächen werden jetzt als Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe Planung dar-gestellt. Das hier behandelte Plangebiet war nicht Bestandteil der Abweichung. Das Planvorhaben der Erweiterung der Fläche besonderer Nutzungszweck „Pylon“ stimmt daher nicht mit den Zielen des Regionalplanes Nordhessen 2009 überein. Eine weitere Abweichung vom Regionalplan für diese nun noch kleinteiligere Fläche wäre jedoch nicht zielführend. Es handelt sich nun um eine Erweiterung von rund 387 m² im Vergleich zu der bereits durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 56 genehmigten Fläche. Eine landwirtschaftliche Nutzung ist für diesen Bereich zwischen bereits festgesetzter Pylonfläche und Kreisstraße 101 nicht sinnvoll umzusetzen. Eine Nutzung durch die Forstwirtschaft wurde bis heute nicht umgesetzt und ist ebenfalls aufgrund der Nähe/ Ecklage zwischen Kreisstraße und Sachsenhäuser Straße nicht denkbar. Es wird daher davon ausgegangen, dass auch die durch diese Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanänderung angestrebte Erweiterung der Fläche besonderer Nutzungszweck „Pylon“ mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.

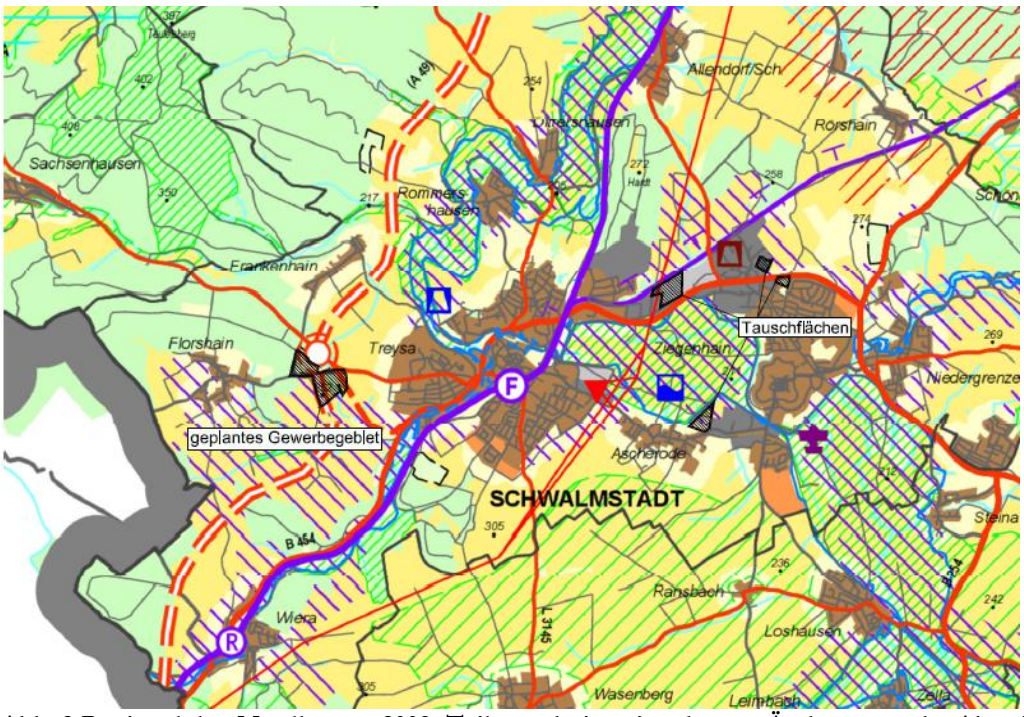


Abb. 2 Regionalplan Nordhessen 2009, Teilausschnitt mit gekennz. Änderungen der Abweichung von 2019

4. Umweltprüfung und Grünordnung

Der Umweltbericht ist gem. § 2a BauGB ein gesonderter Bestandteil der Begründung und dient der Beschreibung und Bewertung der Umweltbelange im Rahmen der nach § 2 (4) BauGB durchzuführenden Umweltprüfung. Die Kommune legt dazu für jeden Bauleitplan fest, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich ist. Die Eingriffe in Natur und Landschaft finden durch die Erstellung eines Umweltberichts Berücksichtigung.

Die vorliegende Flächennutzungsplanänderung erfolgt mit einer parallelen Änderung eines Bebauungsplanes. Daher wurde ein Umweltbericht auf Bebauungsplanebene erarbeitet. Dieser Umweltbericht wird in die Begründung zum Bebauungsplan unter Teil B integriert. Alternativ- und Standortprüfungen wurden nicht durchgeführt, da es sich um eine Erweiterung einer Standortfläche für einen Pylon handelt, der in unmittelbaren Zusammenhang mit dem östlich gelegenen Autohof entstehen soll.

Das Plangebiet liegt im Außenbereich. Es befindet sich außerhalb von naturschutzrechtlich festgesetzten Schutzgebieten.

Die konkreten Eingriffe, die bei der Entwicklung der neuen Nutzungen entstehen, sowie eine detaillierte Eingriffs-/Ausgleichsbilanz und weitere Erläuterungen und Ergebnisse der Untersuchungen sind im parallelen Bebauungsplanverfahren berücksichtigt und dem dazugehörigen Umweltbericht als Teil B der Begründung zu entnehmen.

5. Altlastverdächtige Flächen, Altlasten und Kampfmittelvorbelastung

Altlastverdächtige Flächen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes sind Altablagerungen und Altstandorte, bei denen der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen oder sonstiger Gefahren für den einzelnen oder die Allgemeinheit besteht (§ 2 Abs. 6 BBodSchG).

Altflächen sind im Sinne des § 2 des Hessischen Altlastengesetzes (HAltlastG) Altablagerungen und Altstandorte.

Altablagerungen sind stillgelegte Abfallentsorgungsanlagen sowie Grundstücke außerhalb von Abfallentsorgungsanlagen, auf denen Abfälle behandelt, gelagert und abgelagert worden sind. Altablagerungen befinden sich nicht im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung.

Altstandorte sind Grundstücke mit stillgelegten Anlagen, die gewerblichen, industriellen, sonstigen wirtschaftlichen Unternehmen oder hoheitlichen Zwecken dienten, sowie Grundstücke, deren militärische Nutzung aufgegeben wurde, sofern auf ihnen mit umweltschädigenden Stoffen umgegangen wurde. Grundstücke mit einer derartigen Nutzung befinden sich ebenfalls nicht im Planungsgebiet.

Für das Plangebiet besteht kein begründeter Verdacht, dass eine Munitionsbelastung dieser Fläche vorliegt und mit dem Auffinden von kampfmittelverdächtigen Gegenständen, (z. B. Bombenblindgängern) zu rechnen ist. Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, ist der Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen unverzüglich zu verständigen.

6. Planverfahren

Das geplante Vorhaben im Zuge der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 56 „Autohof an der A 49 – Anschlussstelle Treysa“ stimmt nicht vollständig mit den Darstellungen im wirksamen Flächennutzungsplan (2006 und 2024) überein. Der Bebauungsplan kann somit nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Es ist parallel zur Bebauungsplanänderung eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

Nach der sogenannten „Abschichtungsregel“ gemäß § 2 (4) Satz 5 BauGB soll die Umweltprüfung in einem zeitlich nachfolgend oder gleichzeitig durchgeführten Bauleitplanverfahren auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt werden. Die Flächennutzungsplanänderung erfolgt parallel zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 56 „Autohof an der A 49 – Anschlussstelle Treysa“. Zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen ist es daher sachgerecht, nur eine Umweltprüfung durchzuführen.

Für das Plangebiet wurde daher im Rahmen der Bebauungsplanänderung ein Umweltbericht erstellt, der die gleichen Flächen wie die Flächennutzungsplanänderung umfasst, und eine naturschutzfachliche Bewertung der Eingriffe und des dafür benötigten Ausgleichs vorgenommen. Der Umweltbericht wurde im laufenden Verfahren als Teil B Bestandteil der Unterlagen zum Bebauungsplan.

6.1 Verfahrensstand

Änderungsbeschluss 28.05.2026 gemäß § 2 (1) BauGB: Bekanntgemacht: 25.07.2026.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB:
29.07.2026 bis 05.08.2026, Bekanntgemacht: 25.07.2026.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange unter Anwendung des § 4 (1) BauGB 29.07.2026 bis 26.08.2026.

Es handelt sich bei dem vorliegenden Vorhaben um eine Erweiterung eines Bebauungsplanes um rund 643 m² (387 m² südliche Erweiterung und 256 m² randliche Anpassungen) mit nur einer Nutzungsart. Aufgrund dieser Tatsache wird von einer geringen Komplexität des Plangegenstandes ausgegangen und es besteht kein Bedarf einer längeren Auslegung als das in § 3 (2) BauGB geregelte Mindestmaß für die öffentliche Auslegung. Der Plan mit Begründung wird für die Dauer eines Monats (mindestens 30 Tage) öffentlich ausgelegt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt in Form einer öffentlichen Auslegung unter Anwendung des § 3 (2) BauGB: xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx, Bekanntgemacht: xx.xx.xxxx.

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange unter Anwendung des § 4 (2) BauGB: xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx.

Abschließender Beschluss gemäß § 10 (1) BauGB: xx.xx.xxxx.

7. Flächenbilanz

Die Gesamtfläche der Änderung des Flächennutzungsplanes beträgt 1.368 m², wobei bereits 725 m² im Ursprungsbebauungsplan Nr. 56 und der dazu parallelen Flächennutzungsplanänderung erfasst waren. Durch die hier vorliegende Änderung werden lediglich die südlichen Flächen mit einer Größe von 387 m² ergänzt und randliche kleinflächige Anpassungen der nördlichen Fläche um 256 m² auf insgesamt 981 m² vorgenommen, um eine ausreichend große Wartungsfläche zu integrieren. Die Fläche wird vollständig der Nutzung als Fläche besonderer Zweckbestimmung „Pylon“ zugeordnet.

Schwalmstadt/Aßlar, 02.11.2026

Dipl.-Geogr. Christian Koch, Stadtplaner AKH

Christian Koch

geprüft: J. Arelt