

B E S C H L U S S P R O T O K O L L

über die 15. öffentliche Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses

Sitzungstag : 06.03.2018

Sitzungsort : Rathaus, Am Sonnenplatz 1 (Sitzungssaal 1. OG)

Sitzungsdauer : Beginn: 19:00 Uhr – Ende: 21:26 Uhr

Unterbrechungen : - fünf Minuten (nach TOP 3) -

Die Mitglieder des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses waren durch Ladung vom 26.02.2018 – unter Angabe der zu behandelnden Tagesordnungspunkte – einberufen worden.

Einwände gegen die ordnungsgemäße Ladung wurden nicht erhoben.

Sitzungsort, Sitzungstag, Sitzungsbeginn sowie die Tagesordnung wurden im amtlichen Bekanntmachungsorgan der Stadt Bad Vilbel am 01.03.2018 veröffentlicht.

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss war nach der Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig (s. Anwesenheitsliste Seite 82).

Die Tagesordnung (Seite 83) wurde nicht geändert.

Über sämtliche Tagesordnungspunkte wurde in öffentlicher Sitzung verhandelt.

Für diese Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses enthalten die Seiten 81 bis 85 Beratungsergebnisse und Beschlüsse.

Völker
Vorsitzender

Bußmann
Schriftführer

Anwesenheitsliste:

Mitgliederzahl: 14

Fraktionsstärke:

a)

stimmberechtigt:**CDU****7 Mitglieder**

Völker, Jens - Vorsitzender -
 Hager, Silke
 Bender, Rolf
 Cleve, Andreas
 Kiessl, Brigitte
 Dr. Witzel, Hagen
 Liebermeister, Kurt

SPD**3 Mitglieder**

Andrè, Lucia
 Hauer, Carsten
 Koci, Katja

Bündnis 90/DIE GRÜNEN**2 Mitglieder**

Breest, Clemens Paul, Peter
 Paul, Peter

FDP**1 Mitglied**

Reimann, Thomas

FREIE WÄHLER**1 Mitglied**

Biere, Raimo

b) nicht stimmberechtigt

vom Magistrat:

ESR Wysocki
 Stadtrat Herr Minkel

von der Stadtverordnetenversammlung:

Herr Zander

von der Verwaltung:

VFW Herr Bußmann - Schriftführer -
 FDL Herr Biermann
 TA Herr Höfer

Gäste:

Herr Markloff, Stadt Dreieich
 Frau Jung, Stadt Dreieich
 Frau May, Planquadrat
 Frau Zimmermann, CESA
 Herr Schultheiß
 Herr Schäfer, NaturProfil
 Herr Ott, IMB
 Herr Behrend, IMB

c) es fehlten: keiner

Presse: 3 Zuhörer: 8

TAGESORDNUNG

1. Mitteilung
 - 1.a des Ausschussvorsitzenden
 - 1.b des Magistrates
2. Gespräch mit Fachreferenten für Klimaschutz gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19.12.2017
3. Vorstellung des städtebaulichen Konzepts SmartCity Springpark Valley (Gewerbeflächen im Quellenpark)
4. Aufstellung des Bebauungsplanes "Kurpark West" in Bad Vilbel, Gemarkung Bad Vilbel nach § 13a BauGB
 - 4.a Aufstellung des Bebauungsplanes "Kurpark West", in Bad Vilbel, Gemarkung Bad Vilbel nach § 13a BauGB
a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten Anregungen während der Offenlage nach § 3 (2) BauGB sowie über die eingegangenen Anregungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) nach § 4 (2) BauGB *2018/29*
 - 4.b b) Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 BauGB *2018/30*
5. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 19.02.2018 - 39/18
betr. Aufbau eines Intelligenten Verkehrssystems (IVS)

Ende der Tagesordnung

TOP 1.Mitteilung**TOP 1.a des Ausschussvorsitzenden**

Herr Völker begrüßte die Ausschussmitglieder, sowie die anwesenden Gäste und Bürger. Im Anschluss stellte er fest, ob die aus dem Ortsbeirat Kernstadt verwiesenen Fragen (OB Kernstadt 27.02.2018, Bürgergespräch, Bebauungsplan „Kurpark West“) von Herrn Reimer allen Ausschussmitgliedern zugegangen sind.

TOP 1.b des Magistrates

Herr ESR Wysocki berichtete von der Straßenbaukonferenz im Wetetraukreis und zum geplanten Bauablauf der Sanierung der Oberfläche der K10 in Dortelweil und der K 247 in Gronau.

TOP 2.Gespräch mit Fachreferenten für Klimaschutz gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19.12.2017

Zu diesem Tagesordnungspunkt waren Vertreter der Stadt Dreieich (Herr Markloff und Frau Jung) zugegen. Diese berichteten aus ihrer Praxis und den gesammelten Erfahrungen in Bezug auf die Einstellung eines Klimaschutzbeauftragten.

TOP 3.Vorstellung des städtebaulichen Konzepts SmartCity Springpark Valley (Gewerbeflächen im Quellenpark)

Stadtrat Minkel erläuterte die historische Entwicklung des Gewerbeareals „Quellenpark“ und übergab das Wort an Frau May und Herrn Schultheis. Diese erläuterten die Änderungen an der Projektierung und stellten den aktuellen Stand des Projektes und seine Vorzüge vor.

TOP 4.Aufstellung des Bebauungsplanes "Kurpark West" in Bad Vilbel, Gemarkung Bad Vilbel nach § 13a BauGB**TOP 4.a Aufstellung des Bebauungsplanes "Kurpark West", in Bad Vilbel, Gemarkung Bad Vilbel nach § 13a BauGB**

a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten Anregungen während der Offenlage nach § 3 (2) BauGB sowie über die eingegangenen Anregungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) nach § 4 (2) BauGB

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Beschlussempfehlung zu den nach § 3 (2) BauGB vorgebrachten Anregungen während der Offenlage, sowie zu den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB.“

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	SPD, CDU, FDP	11 Stimmen
Dagegen:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen
Enthaltungen:	Frau Koci (SPD)	1 Stimme

TOP 4.b b) Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 BauGB

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB) den Bebauungsplanentwurf „Kurpark West“, in Bad Vilbel, Gemarkung Bad Vilbel, bestehend aus

textlichen Festsetzungen, Planzeichnung, Begründung, Landschaftsplanerischem Fachbeitrag, Maßnahmenplan, Artenschutzrechtlicher Prüfung, Schallschutzgutachten und Verkehrsgutachten als Satzung.

Ebenso werden die Bauordnungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 81 Hess. Bauordnung (HBO) in Verbindung mit § 9 (4) Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	SPD, CDU, FDP	11 Stimmen
Dagegen:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen
Enthaltungen:	Frau Koci (SPD)	1 Stimme

**TOP 5.Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 19.02.2018 - 39/18
betr. Aufbau eines Intelligenen Verkehrssystems (IVS)**

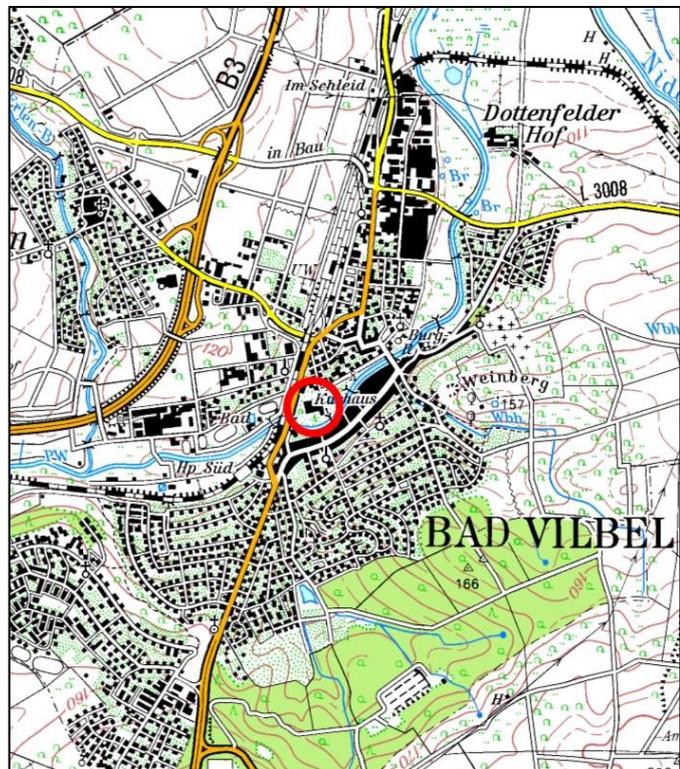
Herr Breest trägt den Antrag vor. Sowohl Herr Dr. Witzel als auch Herr Cleve und Herr Biere sehen den Antrag kritisch: es fehlt schlicht an Alternativrouten. Herr Wysocki erläuterte den hohen Invest der bei der Einrichtung eines solchen Systems anfällt und stellte heraus, dass vielmehr geprüft werden sollte, ob ein solches System nicht überregional, ggf. durch HessenMobil, eingeführt werden sollte.

Es wurde sich daraufhin verständigt, den Antrag dahingehend zu ändern, dass der Magistrat gebeten wird, dieses Thema in der Verkehrskommission zu beraten und hierzu Experten aus Frankfurt sowie dem Ministerium einzuladen.

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	SPD, CDU, FDP; Bündnis 90/DIE GRÜNEN	12 Stimmen
Dagegen:	Biere (FW), Bender (CDU)	2 Stimmen
Enthaltungen:		

Bebauungsplan "Kurpark West"



Beschlussvorschläge zu Stellungnahmen aus der Beteiligung gemäß §§ 3(2) und 4(2) BauGB

Bad Vilbel: Bebauungsplan "Kurpark West"
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2)
BauGB

Im Schreiben vom 20.12.2017 wurden mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 26.01.2018 folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange aufgefordert:

- Amt für Bodenmanagement Büdingen, 63654 Büdingen
- Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen e.V., Frau Sabine Krüger, 61169 Friedberg
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, LV Hessen e.V., 60599 Frankfurt am Main
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Kreisverband Wetterau, Monika Mischke, 61118 Bad Vilbel
- DB ProjektBau GmbH, S-Bahn Rhein-Main (Südl.BV-MI-P(5)), 60528 Frankfurt am Main
- Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, LV Hessen, Verteilerstelle Götz, 61276 Weilrod
- Deutsche Telekom TI NI Südwest, 63150 Heusenstamm
- Finanzamt Friedberg, 61169 Friedberg
- Hessen Archäologie, 65203 Wiesbaden
- Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Gelnhausen, 63571 Gelnhausen
- Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V., 61209 Echzell
- Industrie- und Handelskammer Gießen-Friedberg, 61169 Friedberg
- Kreisausschuss des Wetteraukreises, FD Strukturförderung und Umwelt, 61169 Friedberg
- Landesamt für Denkmalpflege Hessen, 65203 Wiesbaden
- Landesjagdverband Hessen e.V., 61216 Bad Nauheim
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FB Soziale Sicherung, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Straßenverkehrsbehörde, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FB Öffentliche Sicherheit und Ordnung, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Liegenschaftsverwaltung, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FB Finanzverwaltung, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Betriebshof, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Tiefbau / Abwasser, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Park- und Gartenanlagen, etc., 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Wohnungswesen, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Karben, Stadtplanungsamt, 61184 Karben
- Naturschutzbund Deutschland (NABU), LV Hessen, 35578 Wetzlar

- NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH (per Mail)
 - Oberhessische Versorgungsbetriebe AG, 61169 Friedberg
 - Polizeipräsidium Mittelhessen, Regionaler Verkehrsdienst Wetterau, 61169 Friedberg
 - Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, 64283 Darmstadt
 - Regionalverband Frankfurt RheinMain, 60329 Frankfurt am Main
 - Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, 65719 Hofheim
 - Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Hessen, 65203 Wiesbaden
 - Staatliches Landratsamt, Hauptabteilung LFN, 61169 Friedberg
 - Stadtwerke Bad Vilbel GmbH, 61118 Bad Vilbel
 - Unitymedia Hessen GmbH&Co. KG, 34020 Kassel (per Mail)
 - Verband Hessischer Fischer e.V., 65185 Wiesbaden
 - Wasserverband Nidda, 61169 Friedberg
-

Keine Stellungnahme abgegeben haben die folgenden Träger öffentlicher Belange:

- Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen e.V., Frau Sabine Krüger, 61169 Friedberg
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, LV Hessen e.V., 60599 Frankfurt am Main
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Kreisverband Wetterau, Monika Mischke, 61118 Bad Vilbel
- DB ProjektBau GmbH, S-Bahn Rhein-Main (Südl.BV-MI-P(5)), 60528 Frankfurt am Main
- Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, LV Hessen, Verteilerstelle Götz, 61276 Weilrod
- Finanzamt Friedberg, 61169 Friedberg
- Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V., 61209 Echzell
- Landesjagdverband Hessen e.V., 61216 Bad Nauheim
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FB Soziale Sicherheit, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Straßenverkehrsbehörde, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FB Öffentliche Sicherheit und Ordnung, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FB Finanzverwaltung, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Betriebshof, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Park- und Gartenanlagen, etc., 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Wohnungswesen, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Karben, Stadtplanungsamt, 61184 Karben

- Naturschutzbund Deutschland (NABU), LV Hessen, 35578 Wetzlar
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Hessen, 65203 Wiesbaden
- Staatliches Landratsamt, Hauptabteilung LFN, 61169 Friedberg
- Verband Hessischer Fischer e.V., 65185 Wiesbaden
- Wasserverband Nidda, 61169 Friedberg

Keine Anregungen oder Hinweise geäußert haben die folgenden Träger öffentlicher Belange:

- Hessen Archäologie, 65203 Wiesbaden
- NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH
- Polizeipräsidium Mittelhessen, Regionaler Verkehrsdienst Wetterau, 61169 Friedberg
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, 65719 Hofheim

Hinweise geäußert haben die folgenden Träger öffentlicher Belange:

- Amt für Bodenmanagement Büdingen, 63654 Büdingen
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Gelnhausen, 63571 Gelnhausen
- Industrie- und Handelskammer Gießen-Friedberg, 61169 Friedberg
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Tiefbau / Abwasser, 61118 Bad Vilbel
- Magistrat der Stadt Bad Vilbel, FD Liegenschaftsverwaltung, 61118 Bad Vilbel
- Regionalverband FrankfurtRheinMain, 60054 Frankfurt am Main
- Stadtwerke Bad Vilbel GmbH, 61118 Bad Vilbel
- Unitymedia Hessen GmbH&Co. KG, 34020 Kassel

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und ggf. beachtet werden.

Anregungen, z.T. mit Hinweisen geäußert haben folgende Träger öffentlicher Belange:

- Kreisausschuss des Wetteraukreises, FD Strukturförderung und Umwelt, 61169 Friedberg
- Landesamt für Denkmalpflege Hessen, 65203 Wiesbaden
- Oberhessische Versorgungsbetriebe AG, 61169 Friedberg
- Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, 64283 Darmstadt

**Stellungnahmen aus der § 3 (2)-Beteiligung
mit Anregungen und / oder Hinweisen**

Stadt Bad Vilbel
Fachdienst Planung und Stadtentwicklung
Am Sonnenplatz 1
61118 Bad Vilbel

Bad Vilbel, 28. Januar 2018

Aufstellung des Bebauungsplans „Kurpark West“/Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohnerin von Bad Vilbel mache ich gegen die o.g. offengelegte Aufstellung des Bebauungsplans „Kurpark West“ in Bad Vilbel folgende Einwendungen geltend:

Der Stadt Bad Vilbel wurde 1999 das Prädikat "Heilquellenkurbetrieb" zuerkannt.

Seit der Veröffentlichung der "Richtlinien von Kurorten, Erholungsorten und Heilbrunnen in Hessen" im Jahre 2006 muss spätestens nach 10 Jahren das Prädikat überprüft werden. Sind die Voraussetzungen nicht mehr gegeben, ist das Prädikat abzuerkennen.

Maßgeblich sind die vom Deutschen Heilbäderverband herausgegebenen „Begriffsbestimmungen / Qualitätsstandards für Heilbäder und Kurorte, Luftkurorte, Erholungsorte - einschließlich der Prädikatisierungsvoraussetzungen sowie für Heilbrunnen und Heilquellen“.

In diesen ist nachzulesen, dass ein gestalteter und gärtnerisch bewirtschafteter Park als Zone der Ruhe, der Kommunikation und mit Veranstaltungen zur Unterhaltung einen Anziehungspunkt des Kurortes bilden soll (Kurpark) (VI.1.1, S. 38 der Begriffsbestimmungen des Deutschen Heilbäderverbandes).

Für einen Heilquellenkurbetrieb muss neben einer kurärztlichen Leitung und einer fachgerechten Kureinrichtung für die Abgabe der therapeutischen Anwendungen eine Umgebung mit Park und Grünanlagen in angemessenem Verhältnis zu den Patientenzahlen zur Verfügung stehen (I.4., S. 53).

Bürger/in 1

Stellungnahme vom 28.01.2018

Beschlussvorschlag:

Die **H**inweise zur Begriffsbestimmung eines Kurortes und zu einem Heilquellenkurbetrieb werden zur Kenntnis genommen.

H
(Hinweis)

H

Der Kurortcharakter ist durch entsprechende **Raumordnungs- und Bauleitplanung sicherzustellen**; insbesondere sind dabei gesundheitsstörende Emissionen durch Verkehrsmittel und gewerbliche Betriebe zu verhindern (IV.2.2, S. 35).

H

Für alle **Maßnahmen** von erheblicher Bedeutung zur Steigerung der Gästekapazitäten, zur Ausweitung der touristischen Attraktivität sowie die Neueinrichtung oder Erweiterung von Sport- und Freizeitangeboten wird in den Begriffsbestimmungen eine **Umweltverträglichkeitsprüfung** empfohlen (V.2, S.37).

A 1

Möglichst geringe Umweltbeeinträchtigungen (Verkehr, Lärm, Immissionen) sind wichtige Merkmale aller prädikatisierten Orte. Als besonders störend wird eine ausgedehnte Verkehrs- und Industrieinfrastruktur und zum Beispiel anhaltender starker Durchgangsverkehr empfunden, unabhängig von der Straßenträgereigenschaft (IV.2.3, S. 35).

H

Unabdingbar für den Kurortcharakter sind die allgemeinen städtebaulichen Voraussetzungen. **Die Bebauung im Kurgebiet soll dem Charakter der Landschaft und des Ortsbildes angepasst sein. Sie muss durch vorwiegend aufgelockerte Bauformen geprägt sein**, von Ruhe- und Grünzonen durchzogen und durch **Schutzabstände** zu Hauptverkehrsstraßen und emittierenden **Gewerbebetrieben** gesichert sein (IV.1.2., S. 34).

A 2

Der Kurortcharakter darf nicht durch örtliche oder benachbarte Industrieanlagen und Gewerbebetriebe beeinträchtigt werden. Das heißt, es dürfen keine Anlagen betrieben oder genutzt werden, die natürliche Heilmittel des Bodens und des Klimas, Kureinrichtungen oder den Kurortcharakter nachteilig beeinflussen können. Auch dürfen solche Anlagen nach der städtebaulichen Entwicklungsplanung oder der Bauleitplanung nicht für die Zukunft zu erwarten sein (IV.1.7, S. 35).

H

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Lärmimmissionen auf Grund einer entsprechenden Bauleitplanung und anderer gemeinderechtlicher, wie übergeordneter immissionsschutzrechtlicher Vorschriften (gegebenenfalls auch in analoger Anwendung) zum Wohl der Patienten und Erholungsgäste auf ein verträgliches Mindestmaß beschränkt werden. Dies betrifft vor allem normalen Alltagslärm, Lärm durch Gewerbebetriebe und Baulärm (IV.3.1., S. 36).

H

Der **Hinweis** auf die Sicherung des Kurortcharakters durch entsprechende Raumordnungs- und Bauleitplanung wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung **A 1**, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wird nicht gefolgt.

Da es sich bei der vorliegenden Planung um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) handelt, ist eine Umweltprüfung nicht erforderlich. Die zuständigen Behörden haben im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB auch keine diesbezügliche Anregung gegeben. Allerdings wurde zur Berücksichtigung der Umweltbelange ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag, eine artenschutzrechtliche Prüfung, eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß Umweltverträglichkeitsgesetz sowie ein Schallschutzgutachten erstellt. Damit wird den Umweltbelangen umfassend Rechnung getragen.

Der **Hinweis** auf wünschenswert geringe Umweltbeeinträchtigungen in einem Kurort wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung **A 2**, eine vorwiegend aufgelockerte Bebauung vorzusehen, ist bereits soweit wie möglich gefolgt worden.

Es wurde im Rahmen des dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Bebauungskonzepts darauf geachtet, dass die Baukörper, soweit es mit ihrer Funktion vereinbar ist, gegliedert werden. Allerdings war es wichtig, um das denkmalgeschützte Kurhaus in die Funktionalität der Stadthalle zu integrieren, diese beiden Baukörper miteinander zu verbinden. Mit Rücksprüngen wird aber eine Strukturierung erreicht und ein monolithisches Erscheinungsbild von Stadthalle und Kurhaus vermieden. Weiterhin wurde das Hotel soweit wie möglich Richtung Westen gelegt, um zwischen Hotel und Stadthalle noch Platz für einen Grünzug zu erhalten. Damit werden die beiden Baukörper deutlich voneinander getrennt.

Der **Hinweis**, dass der Kurortcharakter nicht durch Industrie- und Gewerbebetriebe beeinträchtigt werden solle, wird zur Kenntnis genommen.

Ein Hotel gehört zu einem Kurort dazu, da hierdurch die erforderlichen Gästeübernachtungen sichergestellt werden können. Ebenso wird ein Kurort durch kulturelle Einrichtungen mit entsprechenden Veranstaltungen geprägt. Diesem Anspruch wird durch die Errichtung der Stadthalle Genüge getan. Im Zusammenhang mit dem benachbarten Kurhaus und dem unter Denkmalschutz stehenden Kurpark

Insbesondere ein 22 Meter hohes Hotel mit 180 Zimmern fügt sich in keiner Weise in die Umgebungsbebauung ein. Wie der Bebauungsplan selbst ausführt, befinden sich an das Plangebiet im Norden angrenzend einige 2-3-geschossige Wohngebäude; das im Bebauungsplan erwähnte Hotel mit vier Vollgeschossen grenzt nicht an das Plangebiet an, sondern befindet sich neben seiner nordöstlichen Ecke. Ein 22 Meter hohes Hotel würde im Zentrum von Bad Vilbel baulich einen absoluten Fremdkörper darstellen.

Die geplante Bebauung des westlichen Kurparks ist nicht dem Charakter der Landschaft und des Ortsbildes angepasst. Die geplanten Bauformen sind in keiner Weise aufgelockert, sondern extrem massiv. Sie sind nicht von Ruhe- und Grünzonen durchzogen und weisen keine Schutzabstände zur Hauptverkehrsstraße und zu dem emittierenden Gewerbebetrieb des Hotels auf.

A 3**A 4**

sowie den Freiflächen entlang der Nidda mit dem Rad- und Fußwegenetz werden auf diese Weise die städtebaulichen Anforderungen an einen Kurort erfüllt. Zudem werden durch das Schallschutzgutachten und die daraus resultierenden Festsetzungen dem Ruhebedürfnis ausreichend Rechnung getragen.

Der Anregung **A 3**, eine kleinere Bebauung vorzusehen, da diese sich besser in die Umgebung einfüge, wird nicht gefolgt.

Die Bebauung im Westteil des Kurparks leitet sich städtebaulich nicht aus der Baustruktur der Umgebung ab, da es sich hier um Gebäude mit einer besonderen Nutzung und von zentraler Bedeutung für die Gesamtstadt handelt. Insofern ist es angemessen, dass entsprechend der Bedeutung der Gebäude der bauliche Maßstab der Umgebung überschritten wird. Ein städtebaulich exponierender Charakter der Bebauung ist, wie bereits in der Begründung beschrieben, durchaus erwünscht.

Der Anregung **A 4**, mehr Ruhe- und Grünzonen sowie Schutzabstände zur Hauptverkehrsstraße und zum Hotel einzuhalten, wird nicht gefolgt.

Wie oben erläutert, wurde die zu realisierende Baumasse bereits soweit wie möglich gegliedert und durch einen Grünzug nochmals unterteilt. Die zusätzliche Einrichtung von Grünflächen ist nicht möglich, ohne das Bebauungskonzept insgesamt infrage zu stellen. Inwiefern und wodurch Schutzabstände zur Hauptstraße und zum Hotel einzuhalten seien, kann nicht nachvollzogen werden. Fakt ist, dass das Hotel gegenüber dem östlich angrenzenden Grünzug eine schallschützende Wirkung in Bezug auf die westlich liegenden Verkehrsadern übernimmt und dadurch in diesem Bereich gegenüber dem Bestand eine ruhigere Situation geschaffen wird. Durch im Bebauungsplan festgesetzte bauliche Maßnahmen wird das Hotel selbst vor dem Verkehrslärm geschützt.

Insbesondere durch den Bau des geplanten Hotels wird der Kurortcharakter durch einen örtlichen Gewerbebetrieb beeinträchtigt. Wenn der Kurpark mit einem Hotel bebaut wird, entfällt der Erholungscharakter des Parks.

Aufgrund der geplanten massiven Eingriffe in den Kurpark ist zu befürchten, dass nach der Bebauung die Voraussetzungen für die Vergabe des **Prädikats "Heilquellenkurbetrieb"** entfallen könnten. Der Entzug des Prädikats „Bad“ würde einen schwerwiegenden Eingriff in die öffentliche Selbstwahrnehmung der Stadt bedeuten. **H**

Der Bebauungsplan führt aus, dass die geplanten Flächen überschlägig ermittelt worden seien und dass die geplante Bebauung den Bestand um ca. 15,6% überschreite. In einem Gespräch mit dem Regierungspräsidium Darmstadt und dem Regionalverband Frankfurt/Rhein Main am 31.08.2017 sei besprochen worden, dass bei einer Flächenzunahme von weniger als 20 % der RPS/RegFNP 2010 entsprechend angepasst werden könne, ohne dass ein formales Änderungsverfahren erforderlich sei (S. 5 f.).

Diese Argumentation ist jedoch nicht zutreffend. Dies liegt darin begründet, dass die Stadt Bad Vilbel im Bebauungsplan den aktuellen Bebauungs-Bestand des Planungsgebiets (Dezember 2017) mit dem geplanten Bebauungs-Bestand des Planungsgebiets vergleicht, nicht aber den im verbindlichen Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan **2010** (RPS/RegFNP 2010) enthaltenen Bebauungs-Bestand mit dem geplanten Bebauungs-Bestand.

Hinzu kommt, dass bei einem Vergleich der Bebauungs-Bestände der im RPS/RegFNP 2010 festgesetzte Bebauungs-Bestand des gesamten Kurparks mit dem geplanten Bebauungs-Bestand des gesamten Kurparks zu vergleichen ist und nicht lediglich die Fläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans verglichen werden darf.

Nach meiner Kenntnis bedeutet die geplante Bebauung eine Zunahme der Bebauung des Kurparks um **mehr als 20%** im Vergleich zu den **verbindlichen** Darstellungen des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP 2010). Eine Zunahme um mehr als 20% ist erheblich und kann nicht als geringfügige Abweichung von den Festsetzungen des Flächennutzungsplans angesehen werden, die ohne eine formale Änderung des Regionalen Flächennutzungsplans erfolgen kann. **H**

Offenbar wurde im Rahmen der Planung von der Stadt Bad Vilbel bereits ein Teil des Kurparks an eine Familie Schildge und deren Unternehmen E+P GmbH & Co. KG verkauft (wohl das Grundstück, auf dem das Hotel errichtet werden soll, siehe Artikel im Bad Vilbel Anzeiger vom 7. Dezember 2017).

Der **Hinweis** auf die Befürchtung, Bad Vilbel könne das Prädikat "Heilquellenkurbetrieb" verlieren, wird zur Kenntnis genommen.

Es wird lediglich ein kleiner Teil des Kurparks bebaut, und dass nur in einem wenig größerem Umfang, als dies bislang schon der Fall ist. Der große denkmalgeschützte Teil des Kurparks bleibt vollständig erhalten.

Der **Hinweis**, dass aufgrund der durch den Bebauungsplan ermöglichten Bebauung der Bebauungsplan nicht mehr aus dem Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 entwickelt sei und eine formale Änderung des RPS/RegFNP 2010 erforderlich sei, wird zur Kenntnis genommen.

Die für den RPS/RegFNP 2010 zuständigen Behörden sind der in der Begründung des Bebauungsplans vorgelegten Flächenberechnung gefolgt und haben in ihren Stellungnahmen, vorbehaltlich der Lösung der wasserrechtlichen Fragen, keine Bedenken geäußert und kein formales Änderungsverfahren verlangt.

Zudem bleibt der größte Teil des Kurparks erhalten. Lediglich zwischen Kurhaus und Kasseler Straße erfolgt in einem kleinen Teilbereich eine Inanspruchnahme von Flächen. Diese zusätzliche Inanspruchnahme liegt deutlich unterhalb einer Größenordnung von 20 %, bezogen auf die zur Zeit vorhandene Bebauung.

Im Rahmen des Bebauungsplans „Kurpark West“ wird offen eingestanden, dass die geplante Nutzung durch Hotel und Stadthalle im Kurpark nicht den verbindlichen Darstellungen des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP 2010) entspricht (S. 5 des Bebauungsplans). Es wird eingeräumt, dass das Plangebiet im RPS/RegFNP 2010 als „Öffentliche Grünfläche – Parkanlage“ dargestellt wird und dass es sich um ein „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ und um ein „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“ sowie um ein Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiet handelt. Außerdem wird zugestanden, dass das Plangebiet in einem „Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz“ liegt, sowie dass der Radweg an der Nidda als „Überörtliche Fahrradroute – Bestand“ und der Uferbereich der Nidda als „Vorrangsbereich für Regionalparkkorridor“ ausgewiesen sind.

Die Stadt Bad Vilbel geht offenbar davon aus, dass sie die Bauvorhaben trotz der Unvereinbarkeit mit den Festsetzungen des RPS/RegFNP 2010 durchführen darf. Dies ist jedoch nicht zutreffend.

In der öffentlichen Diskussion wird stets das Argument verwendet, dass in Bad Vilbel 2020 der Hessentag stattfindet und dafür der Bau der Stadthalle und des Hotels erforderlich seien. Ein wesentlicher Grund für die Bewerbung um den Hessentag war allerdings gerade die Tatsache, dass mit den Fördergeldern das denkmalgeschützte Kurhaus saniert werden kann (siehe Artikel im Bad Vilbeler Anzeiger vom 22. November 2017, aus dem sich ergibt, dass von EUR 8,5 Mio. Förderung für den Hessentag EUR 6,5 Mio. für die Sanierung des Kurhauses verwendet werden sollen).

Auch wenn die Ansiedlung von Gewerbe sehr wichtig für jede Kommune ist, so muss m.E. dennoch auch dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Kurgäste und der Einwohner Rechnung getragen werden und dieses darf durch Gewerbeansiedlungen im Kurpark nicht fast auf Null reduziert werden. Darüber hinaus muss in jedem Fall das geltende Recht zur Anwendung kommen.

H

H

A 6

A 7

Der Hinweis auf die Auffassung, dass das Vorhaben mit den Darstellungen des RPS/RegFNP 2010 unvereinbar sei, wird zur Kenntnis genommen.

Diese Auffassung wird weder von der Stadt noch von den zuständigen Behörden geteilt. In der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt wird vielmehr dargelegt, dass im Regionalplan auch innerörtliche Grünflächen als "Siedlungsflächen" definiert sind und die vorgesehene Nutzung somit im Grundsatz nicht von dieser Darstellung abweicht.

Der Hinweis auf den Zusammenhang zwischen der Veranstaltung des Hessentags und der Finanzierung der Sanierung des Kurhauses betrifft nicht das Bauverfahren und wird daher außerhalb des Verfahrens zur Kenntnis genommen.

Der Anregung A 6, dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Kurgäste und Einwohner Rechnung zu tragen, wird gefolgt.

Nach wie vor wird der größte Teil des Kurparks unangetastet erhalten. Weiterhin werden die wichtigen Grünverbindungen entlang der Nidda erhalten. Die Bebauung und Versiegelung im Plangebiet wird auf ein Mindestmaß reduziert, Dächer und Tiefgaragendecken werden weitestgehend begrünt. Zur Berücksichtigung der Umweltbelange wurde ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag, eine artenschutzrechtliche Prüfung, eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß Umweltverträglichkeitsgesetz sowie ein Schallschutzgutachten erstellt. Damit ist sichergestellt, dass auch bei Realisierung des Vorhabens die Qualität der Freiflächen in der Umgebung nicht wesentlich eingeschränkt werden und weiterhin der Erholung der Gäste und Einwohner dienen können. Durch die Stadthalle und gastronomische Angebote des Hotels wird das vorhandene Angebot in Bezug auf Freizeitgestaltung sogar noch erweitert.

Der Anregung A 7, geltendes Recht anzuwenden, wird gefolgt.

Das Bauverfahren wird gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuchs und aller damit in Zusammenhang stehenden gesetzlichen Regelungen durchgeführt.

Magistrat der Stadt Bad Vilbel
 Am Sonnenplatz 1
 61118 Bad Vilbel

**Stellungnahme zum Bebauungsplan „Kurpark West“
 im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB
 Bad Vilbel, 31.01.2018**

*Ausfertigung
 in Farbe*

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wird zum Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ zu ausgewählten Punkten nachfolgend Stellung genommen. Magistrat und Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Vilbel werden gebeten, diese Punkte beim Abwägungsprozess und in der Beschlussfindung über den Bebauungsplan zu berücksichtigen.

A. Verkehrsuntersuchung IMB-Plan von November 2017

Die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros IMB-Plan aus November 2017 enthält relevante formelle und materielle Fehler. Eine Beseitigung der Mängel erscheint zwingend notwendig, um die Rechtmäßigkeit des Bebauungsplanverfahrens nicht zu gefährden. Hierzu wird dringend empfohlen, eine **aktuelle Verkehrszählung** durchzuführen. Die vorgelegte Verkehrsuntersuchung aus November 2017 ist nicht aktuell. Sie aktualisiert lediglich eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2012, ohne die Verkehre tatsächlich gezählt zu haben. Notwendig wäre es aber, eine neue Verkehrsuntersuchung zu erstellen, die auf **aktuellen Verkehrszählungen** beruht.

A 1

1. Fehlerhafte Bezeichnungen in den Anlagen zur Verkehrsuntersuchung

Anhang A der Verkehrsuntersuchung enthält Knotenpunktzählungen. Anlage A2 soll eine Knotenpunktzählung der Kreuzung „Schwarzer Weg / Niddastraße / Parkstraße“ zum Gegenstand haben. Hieran bestehen erhebliche Zweifel aufgrund der Bezeichnung von Auftraggeber“ und „Projekt“. Diese lautet auf den Seiten 2 bis 19 (KP2) mit Tabellen und Grafiken zum Knotenpunkt und damit in der kompletten Anlage A2 nämlich:

A 1.1

Stadt Friedberg (Hessen), Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012

- Kreuzung 'Schwarzer Weg' / Niddastraße (KP-2) -

Auftraggeber:	Stadt Friedberg (Hessen)
Projekt:	VU IHM-Campus
Knotenpunkt:	'Schwarzer Weg' / Niddastraße
Datum:	Donnerstag, 02.02.2012

Bürger/in 2

Stellungnahme vom 31.01.2018

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, eine aktuelle Verkehrszählung vorzunehmen, wird nicht gefolgt.

Die Verkehrsuntersuchung wurde fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt und kann im aktuellen Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt werden.

Zu den aufgeführten Gründen im Einzelnen:

A 1.1 Die Beschriftungen im Anhang zum Verkehrsgutachten seien falsch: Dieser Hinweis ist richtig. Er wird zum Anlass genommen, die Beschriftungen entsprechend zu korrigieren. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler, Zählraten und Inhalt sind davon nicht betroffen.

Als „Auftraggeber“ ist die Stadt Friedberg (Hessen) genannt und das „Projekt“ ist benannt mit VU THM-Campus. Es ist damit jedenfalls naheliegend anzunehmen, dass die aufgeführten Daten sich auf eine Verkehrsuntersuchung am Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen am Campus in Friedberg beziehen.

Dieser Eindruck drängt sich jedenfalls auf, wenn Seiten- und Bildüberschriften wie folgt bezeichnet werden:

**Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus
Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012**

- Knotenpunkt 'Schwarzer Weg' / Niddastraße -

Es ist zwar denkbar, dass IMB-Plan hier lediglich bei der Bezeichnung einen gravierenden Fehler begangen hat und die Daten sich tatsächlich auf Bad Vilbel beziehen. Allerdings ist ebenso denkbar, dass Daten aus verschiedenen Projekten miteinander vermengt wurden, wenn schon bei der Bezeichnung von Auftraggeber und Projekt entsprechende Fehler gemacht wurden. Auch ist nicht auszuschließen, dass gänzlich Daten von einer Verkehrsuntersuchung aus Friedberg aufgeführt sind und insofern der Knotenpunkt fehlerhaft bezeichnet wurde.

2. Datenerhebung der Verkehrsuntersuchung vom 2.2.2012 nicht repräsentativ

Die Datenerhebung erfolgte laut Verkehrsuntersuchung am 2.2.2012 für den im Jahre 2015 publizierten Gesamtverkehrsplan „Kernstadt“ der Stadt Bad Vilbel. Die Verkehrsdaten wurden somit für einen anderen Zweck als für die Aufstellung des Bebauungsplans „Kurpark West“ erhoben. Dies ergibt sich eindeutig aus den Unterlagen, etwa aus Anlage A1:

Stadt Bad Vilbel , Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012

- Einmündung Kasseler Straße / 'Schwarzer Weg' (KP-1) -

Auftraggeber:	Stadt Bad Vilbel
Projekt:	GVP „Kernstadt“

Als „Auftraggeber“ ist die Stadt Bad Vilbel genannt und das „Projekt“ ist benannt mit GVP „Kernstadt“, also Gesamtverkehrsplan „Kernstadt“.

Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung am 2.2.2012 befand sich im „Schwarzen Weg“ und in der südlich davon gelegenen Niddastraße eine Großbaustelle, welche schon 2011 eingerichtet wurde. Die „Neue Mitte“ Bad Vibels und die Bibliotheksbrücke wurden damals gerade errichtet. Den heutigen „City-Parkplatz“ am Kurhaus mit 143 Parkplätzen gab es zu diesem Zeitpunkt zwar schon, der provisorische Parkplatz war 2011 ersetzt worden. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Zuwege zur Frankfurter Straße über Baustellengelände führte und nicht der Parkplatz keinesfalls die aktuelle Frequenz aufwies. Das „Pre-Opening“ der „Neuen Mitte“ fand mehr als ein Jahr nach der Verkehrsuntersuchung am 25.4.2013 statt (siehe Zeitungsartikel aus der *Wetterauer Zeitung* vom 8.3.2013). Der Datenbestand ist damit nicht repräsentativ, weil er durch Sonderfaktoren negativ beeinflusst wurde. Die Daten wurden zu einem Zeitpunkt erhoben als der „Schwarze Weg“, die südliche Niddastraße und der City-Parkplatz eingeschränkt durch Kfz aufgrund der Großbaustelle frequentiert wurden.

A 1.2

A 1.2 Die Datenerhebung der Verkehrsuntersuchung sei nicht repräsentativ: Die Analyse-Belastungen 2012 können aus verkehrstechnischer Sicht als Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Kurpark West" verwendet werden. Sie wurden aus flächendeckenden und über mehrere Jahre durchgeführten Verkehrszählungen im Kernstadtbereich entwickelt und im Rahmen des Gesamtverkehrsplans Bad Vilbel (Teil 1: Kernstadt, 2015) zu einer nachhaltigen Datenbasis zusammengefügt. Durch die jahrelangen flächendeckenden Verkehrszählungen, Beobachtungen und Analysen im Untersuchungsraum konnten und wurden temporäre Einflüsse wie u.a. die Baustelle am Nidda-Platz sowie witterungsbedingte Einflüsse verkehrstechnisch beurteilt, berücksichtigt und im Bedarfsfall ausgeglichen. Die Hochrechnung auf durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV, DTV-W, DTV-SV) erfolgte wie allgemein üblich und regelkonform auf Basis der Empfehlungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Ein Ziel dieser flächenübergreifenden Datenbasis für den gesamten Kernstadtbereich war es, auch und gerade für Zeiten, in denen keine repräsentativen Verkehrszählungen möglich sind wie derzeit u.a. aufgrund der Baustelle in der Homburger Straße, eine Grundlage für künftige Berechnungen gewährleisten und weiteres Handeln ermöglichen zu können.

Durch verkehrstechnisch gesicherte Hochrechnungen kann die Datenbasis auf den jeweils anzusetzenden Prognosehorizont (hier 2030) hochgerechnet werden. Die hierzu verwendeten Faktoren für den allgemeinen Verkehrszuwachs wurden aus den langjährigen und flächendeckenden Beobachtungen und Analysen im bestehenden Verkehrsnetz abgeleitet und mit Hessen Mobil im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Homburger Straße ("Schwimmbad", "Krebsscheire", "Ziegelhof" und "Quellenpark Südost") abgestimmt. Zusätzlich zum allgemeinen Verkehrszuwachs wurden in der Verkehrsuntersuchung die aktuell bekannten Vorhaben und Planungen mit ihren verkehrlichen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum berücksichtigt. Diese wurden in der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Schwimmbad - 1. Änd." zusammengefasst und in der vorliegenden Untersuchung überlagert. Ein weiterer, gesicherter Kenntnisstand liegt derzeit nicht vor.

Eine Korrektur der Daten, d.h. eine Bereinigung um den Sondereffekt „Großbaustelle“, ist der Verkehrsuntersuchung nicht zu entnehmen und hat offensichtlich nicht stattgefunden.

Die Datenerhebung ist zusätzlich dadurch negativ beeinflusst und nicht aussagekräftig, weil die Daten Anfang Februar bei Minusgraden, hier – 9 Grad Celsius, erhoben wurden. Dies ist so auf den Anlagen A1 – A3 zu den Knotenpunktszählungen vermerkt. Bekanntlich sind bei solch hohen Minusgraden erheblich weniger Kfz-Verkehrsbewegungen zu beobachten.

Eine Korrektur der Daten, d.h. eine Bereinigung um den Sondereffekt „Minustemperaturen“, ist der Verkehrsuntersuchung nicht zu entnehmen und hat offensichtlich ebenfalls nicht stattgefunden.

3. Datenbestand der Verkehrsuntersuchung von vor sechs Jahren veraltet

Unabhängig davon erfolgte die Datenerhebung bereits am 2.2.2012 und damit vor sechs Jahren. Der Datenbestand ist somit veraltet.

Die Methode, mit deren Hilfe das Verkehrsaufkommen für die „Prognose-Belastungen 2030“ (siehe Anlage 8 zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“) berechnet und prognostiziert wird, ist falsch. Grundlage der Berechnung des Verkehrsaufkommens in der Verkehrsuntersuchung sind sechs Jahre alte Daten aus der schon seinerzeit nicht repräsentativen (siehe dazu oben unter A.2 und unten unter A.6) Verkehrsuntersuchung vom 2.2.2012. Diese Zahlen wurden zur Grundlage genommen, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahre 2030 zu berechnen. Üblicherweise werden bei einem Projekt vergleichbarer Größenordnung und Tragweite, welches die Errichtung einer Kurhalle mit über 1200 Plätzen und weiteren großen Veranstaltungsräumen nebst einem Hotel mit voraussichtlich 180 Zimmern und einer Tiefgarage mit 400 Kfz-Stellplätzen zum Gegenstand hat, an allen relevanten Knotenpunkten und ausgewählten Querschnitten im Untersuchungsraum **aktuelle Verkehrszählungen** durchgeführt. Vor dem Hintergrund, dass bei geplanten Bauvorhaben insgesamt hohe zweistellige, wenn nicht gar dreistellige Millionenbeträge investiert werden sollen, ist eine aktuelle Verkehrszählung unerlässlich – zumal es sich im Wesentlichen um öffentliche Gelder bei den Investitionen handelt.

Die Bildung eines „Modellszenarios“ anhand der zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung bereits fast sechs Jahre alten Zählergebnisse der Verkehrsuntersuchung GVP „Kernstadt“ ist für den Bebauungsplan „Kurpark West“ völlig unzureichend. Dies verletzt elementare wissenschaftliche und technische Standards, die bei Verkehrsuntersuchungen dieser Größenordnung beachtlich sind.

4. Szenario für „allgemeinen Verkehrszuwachs“ fußt auf veralteten Prognosen

Ein gravierender Fehler ist zudem, dass IMB-Plan völlig veraltete Prognosen zum „allgemeinen Verkehrszuwachs“ im Zeitraum 2012 bis 2030 heranzieht. In der Verkehrsuntersuchung heißt es auf Seite 6 unter Ziffer 3.2:

„Der Prognose-Nullfall 2030 stellt die Verkehrsbelastung ohne weitere Netzveränderungen bis zum Jahr 2030 dar. Er ergibt sich aus der Überlagerung der Analyse-Belastung

A 1.3 Der Datenbestand der Verkehrsuntersuchung sei veraltet: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.4 Das Szenario für "allgemeinen Verkehrszuwachs" fuße auf veralteten Prognosen: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.3

A 1.4

2012 mit dem allgemeinen Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2030. Dieser wird bis zum Prognosejahr 2030 mit rund 0,2 % pro Jahr angesetzt."

Grundsätzlich problematisch ist, dass sich die Verkehrsgutachten von IMB-Plan – diejenige Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan zum Bebauungsplan „Kurpark West“ macht da keine Ausnahme – regelmäßig auf Annahmen zum allgemeinen Verkehrszuwachs beziehen, die auch im Verkehrsgutachten des Planungsbüros von Mörner + Jünger aus dem Jahr 2009 enthalten und heute komplett überholt sind.

In der Stellungnahme des ADFC zur Gesamtverkehrssituation in Bad Vilbel (siehe https://www.adfc-bad-vilbel.de/VerkehrssituationBadVilbelStellungnahme_2017) aus dem Oktober 2017 wurde bereits darauf hingewiesen. Aus heutiger Sicht wirkt der auf der Datenbasis des Jahres 2009 von von Mörner + Jünger geäußerte Befund fast schon unfreiwillig komisch, dass „die große Zahl an Einwohnern in den Neubauflächen, die gepaart wird mit einer noch stattlicheren Anzahl an Arbeitsplätzen, die Erwartung schürt, dass sich in Bad Vilbel der Rückgang der Einwohnerzahl, wenn schon nicht aufhalten, so wenigstens reduzieren lässt“. Um diese Erwartung auszudrücken, werde eine allgemeine Zunahme der Verkehrsmenge bei den Grundbelastungen von 0,2 Prozent angenommen.

Dass mittlerweile in der Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Main-Gebiet und nicht zuletzt in der Quellenstadt eine vollständige Trendwende vollzogen wurde, bei der von stetig steigenden Einwohnerzahlen und einer dementsprechenden Verkehrsbelastung auszugehen ist, dürfte unstrittig sein. Von einem wenn auch nur leichten „Rückgang der Einwohnerzahl in Bad Vilbel“, wie ihn IMB-Plan in seiner Verkehrsuntersuchung voraussetzt, kann keinesfalls mehr gesprochen werden. Allein im Zeitraum von 2011 bis 2016 ist die Einwohnerzahl in der Quellenstadt von 31.673 auf 33.458 Einwohner angestiegen (siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Bad_Vilbel). Das sind in fünf Jahren bereits 1.785 Einwohner mehr bzw. eine Zunahme der Einwohnerzahl um fast 6 Prozent.

Die Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan ist hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsentwicklung überholt, weil diese eine viel zu niedrige Steigerungsrate unterstellt. Leider hat IMB-Plan trotz der zuvor vom ADFC geäußerten berechtigten Kritik an der Zugrundelegung falscher Prognosen zum „allgemeinen Verkehrszuwachs“ (siehe https://www.adfc-bad-vilbel.de/VerkehrssituationBadVilbelStellungnahme_2017), auch bei der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Kurpark West“ diesen offensichtlichen und bereits notorischen Fehler nicht korrigiert, sondern schlicht wiederholt.

Vorliegend ist die im Jahr 2012 auf der Kasseler Straße gezählte Verkehrsstärke (unabhängig von der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete) mit realistischen Steigerungsraten fortzuschreiben. Der hauptsächlich regionale Durchgangsverkehr sowie der städtische Quell- und Zielverkehr bis 2030 werden wesentlich größer als 0,2 Prozent pro Jahr ausfallen, wenn man die Zuwachsraten aus der Vergangenheit mittelfristig in Ansatz bringt.

Nach einer Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BSSR)¹ hat allein von 2000 bis 2015 der werktägliche Auspendlerverkehr aus der Wetterau um

¹ Siehe dazu <http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/wetteraukreis/wetterau-immer-mehr-pendler-a-1264752>; (Forts. siehe S. 5)

A 1.5 Die Bevölkerungszahlen seien nicht korrekt berücksichtigt worden: Der in der Stellungnahme unterstellte "Rückgang der Einwohnerzahl in Bad Vilbel" wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht vorausgesetzt.

A 1.6 Die in der Verkehrsuntersuchung zugrundegelgten Steigerungsraten seien zu niedrig: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.5

A 1.6

19 Prozent auf 61.000 zugenommen. Damit pendeln mehr als die Hälfte aller Berufstätigen aus der Wetterau in benachbarte Kreise und kreisfreie Städte.² Der Einpendlerverkehr nach Frankfurt etwa ist im gleichen Zeitraum um 14 Prozent auf 348.000 angestiegen.³

Es wird deshalb hier davon ausgegangen, dass auch das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Kasseler Straße als der Hauptdurchgangsstraße durch Bad Vilbel in Nord-Südrichtung seit der letzten Verkehrszählung entsprechend angewachsen ist und weiter anwächst. Von 2012 bis 2030 dürfte somit nach konservativer Prognose von einem jährlich mindestens einprozentigen Anstieg des werktäglichen Kfz-Verkehrsaufkommens (DTVw) zu den Ausgangswerten des Jahres 2012 von 17.700 Kfz südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ und 16.800 Kfz nördlich davon auszugehen sein (siehe **Daten zur „Analysebelastungen 2012“** in **Anlage 4** zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“). Das sind also zusätzlich 18 Prozent. Daraus resultieren 3.186 Kfz-Fahrten werktäglich mehr auf der Kasseler Straße südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ und 3.024 Kfz-Fahrten nördlich der Abzweigung. Im Ergebnis dürften im Jahr 2030 demnach 20.886 (=17.700 + 3.186) Kfz-Verkehrsbewegungen werktäglich südlich bzw. 19.824 (=16.800 + 3.024) davon nördlich auf der Kasseler Straße aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu verzeichnen sein. In dieser Prognose ist kein Neuverkehr für die Kasseler Straße durch die geplante Tiefgarage unter der Kurhalle oder den Anlieferverkehr für das Hotel enthalten. Genauso wenig ist Neuverkehr eingerechnet, der durch „naheliegende Einflussfaktoren“, so die Formulierung von IMB-Plan auf Seite 6 der Verkehrsuntersuchung, im Nahbereich entstehen wird. Zu diesen Einflussfaktoren rechnet IMB-Plan das geplante Wellness- und Spassbad, die Bebauung des Quellenparks und diejenige des Ziegelhofs (siehe Seite 6 der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Kurpark West“).

Trotzdem IMB-Plan alle relevanten Neuverkehre im Szenario der „**Prognose-Belastungen 2030**“ neben dem allgemeinen Verkehrszuwachs berücksichtigt haben will, kommt das Ingenieurbüro lediglich auf 19.600 Kfz-Fahrten werktäglich auf der Kasseler Straße südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ und 18.700 Kfz-Fahrten nördlich der Abzweigung (siehe **Daten zur „Prognose-Belastungen 2030“** in **Anlage 8** zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“). Dieses Prognoseszenario zeitigt bereits niedrigere Werte als die oben unter realistischen Vorzeichen ermittelten Prognosedaten zum „allgemeinen Verkehrszuwachs“ – wohlgermerkt ohne die genannten relevanten Neuverkehre.

Analog zur Kasseler Straße verhält es sich für die Niddastraße, die Parkstraße und den „Schwarzen Weg“. Auch hier wird der „allgemeine Verkehrszuwachs“ mit 0,2 Prozent pro Jahr zwischen 2012 und 2030 erheblich zu niedrig von IMB-Plan prognostiziert. Nach vorsichtiger Schätzung dürfte auch hierbei von einem jährlich mindestens einprozentigen Anstieg des werktäglichen Kfz-Verkehrsaufkommens (DTVw) zu den jeweiligen Ausgangswerten des Jahres 2012 auszugehen sein.

<http://www.wetteraukreis.de/wetterau/portraet/statistik/beschaeftigung/sozialversicherungspflichtig-beschaeftigte-pendler/>

² Siehe <http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/wetteraukreis/wetterau-immer-mehr-pendler-a-1284752>.

³ Siehe <http://www.fnp.de/ratgeber/karriere/Zahl-der-Pendler-erreicht-Rekord;art284,2558951>.

5. Neuverkehre durch Wellness- und Spaßbad, Bebauung Quellenpark und Ziegelhof nur unzureichend von IMB-Plan ermittelt und nicht für Öffentlichkeit nachvollziehbar

Dass die Neuverkehre durch das Bebauungsplangebiet Quellenpark ihrerseits deutlich zu niedrig durch IMB-Plan prognostiziert werden, hat der ADFC bereits ausführlich in seiner Stellungnahme aus Oktober 2017 unter anderem zur Homburger Straße auf den Seiten 19 ff. (siehe https://www.adfc-bad-vilbel.de/VerkehrssituationBadVilbelStellungnahme_2017) herausgearbeitet. Hierauf wird ausdrücklich verwiesen.

Dieser Fehler setzt sich auch bei der Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan zum Bebauungsplan „Kurpark West“ fort. Leider ist es nicht möglich, die erhebliche Differenz genau zu beziffern, da in der Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan die „Einflussfaktoren“ Wellness- und Spaßbad, Bebauung Quellenpark und Ziegelhof nicht einzeln in Verkehrszuwächsen zur Kasseler Straße, Niddastrasse, Parkstraße und zum „Schwarzen Weg“ quantifiziert werden, sondern lediglich ein Gesamtergebnis in **Anlage 8** zu den „**Prognose-Belastungen 2030**“ geliefert wird.

Dies stellt wiederum eine methodische Schwäche der Verkehrsuntersuchung dar, weil der Öffentlichkeit, dazu zählen nicht nur die Mitglieder des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung, sondern auch die Einwohner der Stadt Bad Vilbel, eine Überprüfung der zugrunde gelegten Daten so unmöglich gemacht wird. Dieser Mangel ist gravierend und unbedingt zu beheben.

6. Abnahme der werktäglichen Kfz-Verkehrsstärke auf der Kasseler Straße bis 2012?

Erstaunlich ist, dass es offenbar eine Abnahme der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke auf der Kasseler Straße zwischen einer Verkehrszählung im Jahre 1994 und der Verkehrszählung aus Jahre 2012, welche Gegenstand der Verkehrsuntersuchung aus November 2017 ist, gegeben haben soll. Der Verkehrsplaner Professor Storost wurde im Mai 2017 auf einer FDP-Veranstaltung in Bad Vilbel in der Presse mit den Worten zitiert, dass „bis zu 24.000 Fahrzeuge auf der Kasseler“ Straße täglich unterwegs seien (siehe http://ndp.fnp.de/lokales/wetterau/Bringt-ein-Tunnel-die-Loesung.art677_2626021).

Eine diesbezügliche Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16.01.2018 – 09/18 (betr. Verkehrs Kasseler Straße) im Ortsbeirat „Kernstadt“ wurde von IMB-Plan dahingehend beantwortet, dass die genannte Belastungszahl aus der Zeit stamme, als ohne die B 3a die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes am Südbahnhof diskutiert wurde. Die Zahl von ca. 24.000 Kfz/24h gehöre zum Querschnitt am Beginn der Kasseler Straße und sei in den Tagen vom 19. bis 21. 7.1994 (Dienstags bis Donnerstags) erhoben worden.

Demgegenüber betrug die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke im entsprechenden Abschnitt zwischen Biwer-Kreisel und Abzweigung „Schwarzer Weg“ auf der Kasseler Straße 2012 lediglich 17.700 Kfz/24h im DTVw (siehe **Daten zur „Analysebelastungen 2012“** in **Anlage 4** zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“).

Die Zahlen zum Verkehrsaufkommen sind in sich widersprüchlich. So enthält die Abweichung zwischen der Verkehrszählung von 1994 und derjenigen von 2012 an der Kasseler Straße südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ ein Minus von 6300 Kfz/24h im DTVw – das bedeutet ein Minus von 26,25 Prozent. Demnach hätte der Kfz-Verkehr auf der

A 1.7

A 1.7 Neuverkehre seien nur unzureichend ermittelt: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.8 Zahlen zum Verkehrsaufkommen seien widersprüchlich: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.8

Kasseler Straße zwischen 1994 und 2012 um **mehr als 26 Prozent respektive ein Viertel abgenommen**. Diese Verkehrsrückgänge im unmittelbaren Projektbereich sind nicht nachvollziehbar, da davon auszugehen ist, dass der Kfz-Verkehr in diesem Bereich zwischen 1994 und 2012 zugenommen und nicht abgenommen hat. Zumal es im Umfeld auch zu neuen Nutzungen gekommen ist.

Der in der Antwort auf die Anfrage gegebene Hinweis, dass die genannte Belastungszahl aus der Zeit stamme, als ohne die B 3a die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes am Südbahnhof diskutiert wurde, ist nicht recht verständlich. Die B 3 ist nach der westlichen Verlegung zwischen Frankfurt am Main, Bad Vilbel und Karben zeitweise als B 3a auf diesem Streckenabschnitt bezeichnet worden. Der genannte Streckenabschnitt der B 3 bzw. B 3a zwischen Abzweig BAB A 661 „Unfallkrankenhaus“ und Ausfahrt „Massenheim“ war nach hier bekannten Informationen bereits 1994 in Betrieb. Eine spätere Verlagerung von Kfz-Verkehr von der Kasseler Straße auf die B 3 bzw. B 3a käme damit nicht als Ursache für vorgenannten Rückgang des Kfz-Verkehrs um mehr als 26 Prozent infrage.

Diese offensichtliche Diskrepanz stützt deshalb die oben unter **Ziffer A.2** dargestellte These, dass die Anfang Februar 2012 erhobenen Verkehrsdaten nicht repräsentativ sind, weil am Erhebungstag die niedrigen Temperaturen und die Großbaustelle „Neue Mitte“ / Bibliotheksbrücke die gezählten Verkehrsmengen negativ beeinflusst haben.

B. Nahmobilität im Bebauungsplan „Kurpark West“ ausreichend berücksichtigen

Im Weiteren wird ausdrücklich empfohlen für die Nahmobilität zwingende Wegebeziehungen zwischen Kasseler Straße / „Schwarzem Weg“ und dem für Fußgänger und Fahrradfahrer sehr wichtigen Niddauerweg in ausreichendem Maße zu beplanen. Es steht zu befürchten, dass aufgrund der Festsetzungen und Hinweise im Entwurf zum Bebauungsplan „Kurpark West“ des Planungsbüros „Diesing + Lehn Stadtplanung SRL“ diesem Bedürfnis nicht Rechnung getragen wird. Eine Überplanung ist deshalb notwendig.

1. Empfehlung für einen Fußgänger- und Fahrradfahrerweg westlich des Hotels

Unter **Ziffer 12 „Gestaltung der Grundstücksfreiflächen“** im Textteil des Entwurfs zum Bebauungsplan „Kurpark West“ heißt es auf Seite 7 wie folgt:

12 GESTALTUNG DER GRUNDSTÜCKSFREIFLÄCHEN

- 12.1** Die nach Abzug der überbauten sowie befestigten Flächen verbleibenden Freiflächen der Baugrundstücke sind zu begrünen.
- 12.2** SO-Hotel: Wege und Zufahrten sind wasserundurchlässig zu befestigen. Davon ausgenommen ist eine Fläche von 50 qm im Bereich der Gebäudeanlieferung: Hier ist auch eine wasserundurchlässige Befestigung zulässig.

Die Zufahrt bzw. der Weg zur „Gebäudeanlieferung“ zum Hotel befindet sich gemäß Planung westlich des Gebäudekomplexes „Hotel“. Von der westlichen Außenmauer bis zur Grenze des Kurparks zur Kasseler Straße ist eine Freifläche mit einer Breite von rund 17 Metern dargestellt. Hier verläuft eine (nach den geplanten Festsetzungen vermutlich wasserundurchlässige) Zufahrt „Gebäudeanlieferung“, die unvermittelt in Höhe der südlichen Außenmauer des Hotels endet und in südlicher Richtung nicht (!) weiter bis zum Niddauerweg durchstößt. Stattdessen ist hier auf dem Entwurf des Planteils eine

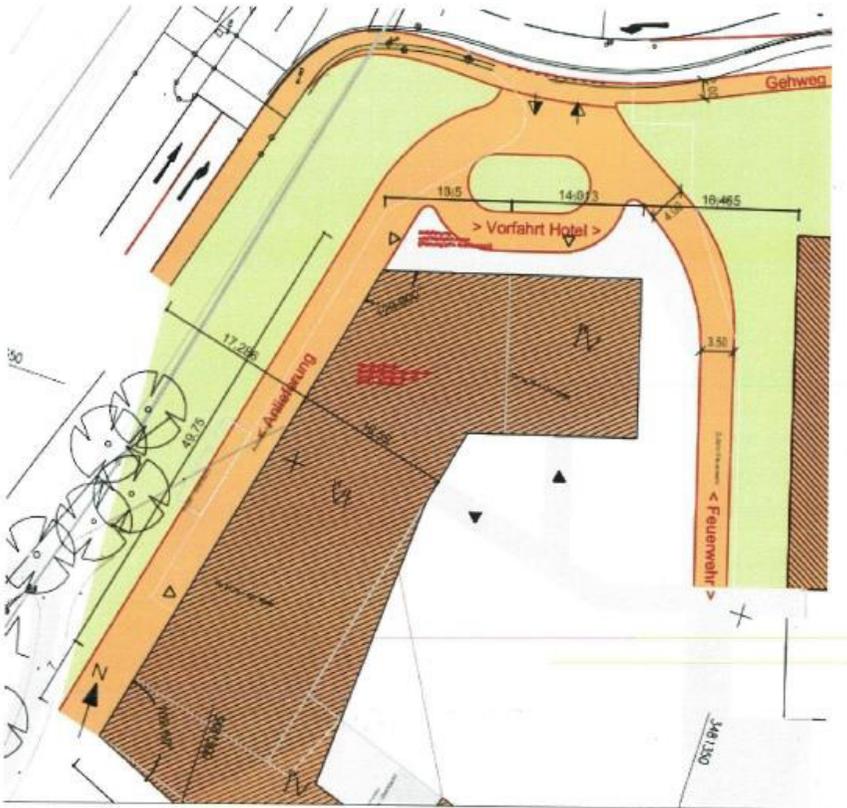
Der Anregung **A 2**, den Fuß- und Radverkehr ausreichend zu berücksichtigen, ist bereits gefolgt worden.

In der Begründung wird durch eine Entwurfsskizze des Büros IMB-Plan belegt, dass sich die erforderlichen Flächen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Niddastraße / Schwarzer Weg innerhalb der festgesetzten "Öffentlichen Verkehrsfläche" realisieren lassen. Die Aufteilung der Verkehrsflächen ist jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans, sondern wird im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung zum Umbau der öffentlichen Verkehrsflächen vorgenommen. Ebenso werden die Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage" nicht im Bebauungsplan festgesetzt, sondern im Rahmen der nachfolgenden genaueren Freiflächenplanung vorgenommen, da diese im Zusammenhang mit der Freiflächenplanung für das Hotel und die Stadthalle erfolgen soll.

Eine Festlegung der Wegeführung zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht erforderlich und wäre kontraproduktiv. Die Stadt kann auf Basis des Bebauungsplans innerhalb der öffentlichen Flächen die Wegeführung frei bestimmen. Da die Wege in den öffentlichen Flächen im engen Zusammenhang mit der Erschließung des Hotels und der Stadthalle stehen, wird im Rahmen der dem Bebauungsplan nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung eine Gesamtkonzeption für alle öffentlichen und privaten Freiflächen, einschließlich des Rad- und Fußwegenetzes, vorgenommen.

A 2

Begrünung der zwischen Hotel und Niddauerweg befindlichen Freifläche eingezeichnet. Dieses letzte Plandetail ist nur auf dem im Rathausfoyer ausgehängten Plan sichtbar. Der Sachverhalt lässt sich aber zumindest teilweise auch aus einem Ausschnitt des im Internet bereit gestellten Planentwurfs entnehmen:



Es wird empfohlen, eine der beiden nachfolgenden Änderungsvorschläge in die Entwurfsplanung zu integrieren und im Textteil des Entwurfs unter **Ziffer 12** bei den Festsetzungen zu ergänzen.

Der erste Änderungsvorschlag geht dahin, die „Gebäudeanlieferung“ zugleich als Fuß- und Radweg nutzbar zu machen und mittels einer Stichverbindung vom südlichen Ende des Anlieferweges bis zum Niddauerweg mittels eines mindestens 4 Meter breiten asphaltierten (gemeinsamen) Rad- und Fußweges weiter zu führen. Gegen diesen Änderungsvorschlag könnte möglicherweise ein Konflikt mit dem Anlieferverkehr sprechen. Hier müsste jedenfalls die „Verkehrsführung“ der von Süden nach Norden strebenden Fußgänger und Fahrradfahrer, welche auf den „Schwarzen Weg“ (und weiter Richtung Kasseler Straße) wollen, genau festgelegt werden, da der Anlieferverkehr hier eventuell die Richtung kreuzen könnte.

A 3

Die Anregung **A 3**, die Anlieferung zum Hotel als Fuß- und Radweg bis zum Niddauerweg zu verlängern, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Wie zu Punkt A 2 bereits erläutert, wird die genaue Fuß- und Radwegeplanung im Zusammenhang mit der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung vorgenommen. Erst dann kann beurteilt werden, welche Verbindungen sinnvollerweise geschaffen werden sollen und wo auch Doppelnutzungen vertretbar sind.

Der hier favorisierte zweite Änderungsvorschlag geht deshalb dahin, westlich des „Anlieferweges“ einen separaten Fuß- und Radweg als direkte Verbindung vom „Schwarzen Weg“ bis zum Niddauerweg zu etablieren. Für die Nahmobilität, die auf kurze und direkte kreuzungs- und störungsfreie Wegeverbindungen angewiesen ist, ist diese Wegebeziehung essentiell.

Es gilt zu berücksichtigen, dass sich die Stadt Bad Vilbel der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität in Hessen (AGNH) als Mitglied angeschlossen hat und sich deshalb eine Selbstverpflichtung auferlegt hat, den Belangen der Nahmobilität ausreichend Rechnung zu tragen. Diesen Belangen würde ohne die geforderte Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr nicht entsprochen – für eine Neuplanung ein kurzsichtiger und fataler Fehler.

In diesem Zusammenhang muss beachtet werden, dass ohne diese Wegeverbindung sogar eine deutliche Verschlechterung der Nahmobilität zum jetzigen Ist-Zustand planerisch in Kauf genommen würde. Auf dem in Bezug genommen Ausschnitt der Bestandskarte sind gleich mehrere Wegebeziehungen für Fußgänger und Fahrradfahrer von der Kasseler Straße und vom „Schwarzen Weg“ zum Niddauerweg vorhanden, welche alle durch eine sternförmige Wegekreuzung bzw. Wegegabelung miteinander verbunden sind:



A 4

Die Anregung **A 4**, eine Verbindung von der Niddastraße / Schwarzer Weg zum Niddaradweg innerhalb der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage" westlich vom "Sondergebiet Hotel" vorzusehen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

H

Die genaue Fuß- und Radwegeplanung, auch im Bereich der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage", wird im Zusammenhang mit der dem Bebauungsplanverfahren nachfolgenden konkreten Freiflächen- und Hochbauplanung vorgenommen.

H

Der **Hinweis** auf die Selbstverpflichtung der Stadt, den Belangen der Nahmobilität ausreichend Rechnung zu tragen, wird zur Kenntnis genommen.

Der **Hinweis**, dass ohne eine Verbindung der Niddastraße / Schwarzer Weg zum Niddaradweg eine deutliche Verschlechterung des Ist-Zustandes entstehen würde, wird zur Kenntnis genommen und bei der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung berücksichtigt werden.

Siehe hierzu auch die Abbildung von Norden in Richtung Süden zum Niddauerweg blickend
– zwei Wegeverbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer führen um alten Baumbestand:



Für den zweiten Änderungsvorschlag wird empfohlen zu prüfen, ob eine Ausführung wie beim Niddauerweg mit 3 Metern breiter Asphaltstrecke für Fahrradfahrer und 2 Meter breiter Pflasterung für Fußgänger platztechnisch realisierbar ist. Falls dies nicht der Fall sein sollte, wird ein gemeinsamer mindestens 4 Meter breiter Fuß- und Radweg empfohlen.

H

Es ist bereits bedauerlich genug, dass es nach dem obigem Planungsentwurf keine direkte Fuß- und Radwegeverbindung mehr zwischen der Kasseler Straße und dem Niddauerweg geben soll.

Der **H**inweis zur Ausführung einer Wegeverbindung westlich des Hotels, wird zur Kenntnis genommen.

Siehe Abbildung des barrierefreien Zugangs von der Kasseler Straße zum „Kurpark West“:



Hierdurch wird eine wichtige Wegeverbindung zum Freischwimmbad und zu den Sportanlagen westlich der Main-Weser-Bahnlinie aufgehoben. Zumindest der „kleine Umweg“ über den „Schwarzen Weg“ muss deshalb zwingend erhalten werden.

2. Empfehlung für einen Fußgänger- und Fahrradweg zwischen Hotel und Kurhalle

Weiter wird empfohlen, die zwischen Hotel und Kurhalle auf dem 16 Meter breiten Grünstreifen vom „Schwarzen Weg“ aus kommende „Feuerwehrezufahrt“ bis zum Niddauerweg für Fußgänger und Fahrradfahrer in einer Ausbaubreite von mindestens 3,5 Metern (wie sie die „Feuerwehrezufahrt“ an ihrer schmalsten Stelle aufweist) weiterzuführen. Es ist der Planung nicht zu entnehmen, ob dies eventuell bereits berücksichtigt ist.

Es steht vielmehr zu befürchten, dass aufgrund der Festsetzungen und Hinweise im Entwurf zum Bebauungsplan „Kurpark West“ des Planungsbüros „Diesing + Lehn Stadtplanung SRL“ diesem Bedürfnis eher nicht Rechnung getragen wird.

Unter Ziffer 6 „Öffentliche Grünfläche – Parkanlage“ im Textteil des Entwurfs zum Bebauungsplan „Kurpark West“ heißt es auf Seite 3 wie folgt:

- 6.4** Die Anlage von Feuerwehrezufahrten innerhalb der Öffentlichen Grünfläche ist zulässig, wenn sie wasserdurchlässig befestigt sind und ein durch Begrünung geprägtes Erscheinungsbild gewahrt ist, z.B. mit Rasengittersteinen oder Pflastersteinen.

A 5

Die Anregung **A 5**, eine Verbindung von der Niddastraße / Schwarzer Weg zum Niddaradweg innerhalb der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage" zwischen dem "Sondergebiet Hotel" und dem "Sondergebiet Stadthalle" vorzusehen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

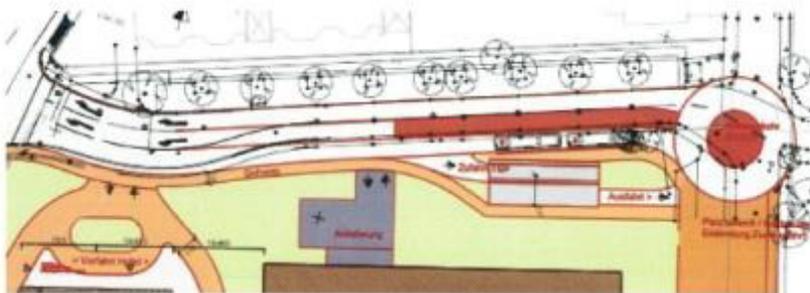
Die genaue Fuß- und Radwegeplanung, auch im Bereich der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage", wird im Zusammenhang mit der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung vorgenommen.

Es wird empfohlen, oben formulierten Änderungsvorschlag eines durchgängigen Fußgänger- und Fahrradweges zwischen Hotel und Kurhalle vom „Schwarzen Weg“ bis zum Niddauerweg in die Entwurfsplanung zu integrieren und dies im Textteil des Entwurfs unter Ziffer 6 bei den Festsetzungen zu ergänzen.

Die Ausführung des Fuß- und Radweges kann mit Asphaltdeckschicht geschehen oder aber auch mit wassergebundener Tragschicht. Es ist darauf zu achten, dass hier keine Gastronomie im Außenbereich – sei es vom Hotel oder sei es von der Kurhalle – eine durchgehende Befahrung des Verbindungsweges hindert. Ein Fehler, wie er zunächst vom Magistrat der Stadt Bad Vilbel bei der Bibliotheksbrücke ausgeschlossen wurde, dass nämlich der Weg entlang der Bibliotheksbrücke auch für Fahrradfahrer auf dem Rad offen gehalten würde, was später dann aus finanziellen Interessen der Stadt zugunsten des Cafébetreibers revidiert wurde, darf sich hier nicht wiederholen. Dem öffentlichen Verkehrsraum ist Vorrang einzuräumen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Benutzung der für Fußgänger vornehmlich reservierten „Promenade“, die östlich des alten Kurhauses von der Bibliotheksbrücke zum geplanten Kreisverkehr zwischen Niddastraße / Parkstraße / „Schwarzer Weg“ für Fahrradfahrer, die von der Kasseler Straße zum Niddauerweg Richtung Westen – also unter der Unterführung der Main-Weser-Bahnstrecke hindurch – ein „sehr großer Umweg“ sein würde, der dann weder direkt noch kreuzungsfrei wäre. Dieser „sehr große Umweg“ wäre nicht nur aufgrund des regen Fußgängerverkehrs auf der „Promenade“ konfliktrichtig, sondern auch aus Sicherheitsüberlegungen maximal ungeeignet, weil sowohl die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage gekreuzt und zusätzlich die auf der Fahrbahn haltenden Linien- und Reisebusse umfahren werden müssten. Ein Ausweichen auf den nur 2,00 Meter breiten südlich des „Schwarzen Weges“ gelegenen Fußgängerweg, der die übliche Mindestbreite von 2,50 Metern noch unterschreitet, dürfte nach StVO nicht gestattet werden können.

Siehe dazu den relevanten Ausschnitt des Planentwurfs:



3. Sicherung von Wegerechten durch Baulasten oder beschränkte Dienstbarkeiten

Soweit notwendig, weil möglicherweise Freiflächen um den Gebäudekomplex „Hotel“ an private Investoren veräußert werden sollen, ist darauf zu achten, dass ein Wegerecht für Fußgänger und Radfahrer mit den genannten Mindestbreiten westlich und östlich des Gebäudekomplexes „Hotel“ zwischen „Schwarzer Weg“ und Niddauerweg ausbedungen bleibt. Dies kann und muss dinglich durch eine Baulast oder durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten geschehen. Eine Pacht ist hier keinesfalls ausreichend.

H

H

A 6

H

Der Hinweis zur Ausführung eines Fuß- und Radweges und worauf hier zu achten sei, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis, dass die Nutzung der Fläche östlich des Kurhauses als Verbindung von der Kasseler Straße zum Niddaradweg Richtung Westen ein großer Umweg und aufgrund der starken Frequentierung durch Fußgänger sehr konfliktrichtig sei, wird zur Kenntnis genommen.

Die Anregung A 6, für die angesprochene Verbindung zwischen Niddastraße / Schwarzer Weg ein Wegerecht innerhalb der Baugebiete durch eine Baulast oder durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten zu sichern, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis, dass eine Pacht für die Sicherung des Wegerechts nicht ausreichend sei, wird zur Kenntnis genommen.

C. Errichtung eines zentralen „City-Fahrradparkhauses“ im Bereich „Kurpark West“

Der Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ nimmt unabhängig von der bislang mangelhaften Berücksichtigung der Wegebeziehungen für die Nahmobilität (siehe oben unter B.) ein zentrales Mobilitätsthema aus: die **Schaffung von sicheren, wetterfesten und qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen in zentraler Lage.**

Es ist bereits seit geraumer Zeit stadt- und verkehrsplanerischer „Mainstream“, dass es unzureichend ist, Radwege von A nach B zu bauen und gleichzeitig die Errichtung sicherer und wetterfester Radabstellanlagen zu vernachlässigen.

Leider finden sich sowohl im Textteil als auch in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ nur Aussagen zum „ruhenden Verkehr“ in Bezug auf Kfz – hier insbesondere zur Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen.

Bedauerlicher Weise ist bislang auch bei diesem zentralen Planungsvorhaben im öffentlichen Raum keine Abkehr von dem überkommenen Leitbild einer „autogerechten Stadt“ aus den 1960er Jahren zu erkennen. Das gilt nicht zuletzt für den „ruhenden Verkehr“.

Das ist leider sehr kurzfristig und zugleich rückständig. Für einen Pkw-Stellplatz benötigt man eine Fläche, auf welcher man 8 – 10 Fahrräder oder wahlweise 4 Lastenräder unterbringen kann. Für letztgenannte Lastenräder ist bislang in Bad Vilbel überhaupt kein Verkehrskonzept – insbesondere was Stellplätze anbelangt – vorgesehen. Eine Überarbeitung des im November 2017 vorgestellten Radverkehrskonzeptes ist sicherlich in dieser Beziehung notwendig – allerdings ist dies nicht ausreichend.

Aus diesem Grunde wird empfohlen, für den Bebauungsplan „Kurpark West“ ein „City-Fahrradparkhaus“ vorzusehen und in die Planung zu integrieren. Dieses „City-Fahrradparkhaus“ sollte **mindestens 250 (besser 300) sichere und wetterfeste Fahrradabstellplätze** aufweisen, die möglichst kostenfrei oder aber gegen eine sehr geringe Gebühr benutzt werden können. **Zudem** sollten in einem „City-Fahrradparkhaus“ auch **Abstellmöglichkeiten für mindestens 25 (besser 30) Lastenfahrräder** geschaffen werden. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass damit potentieller innerstädtischer Pkw-Verkehr in relevantem Umfang substituiert werden kann.

Für den städtischen Haushalt bietet sich die Schaffung eines „City-Fahrradparkhauses“ zudem als äußerst kostengünstige und damit finanziell attraktive Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme an. Die Tiefgarage mit 400 Stellplätzen wird laut Presseberichten von den Stadtwerken Bad Vilbel (und damit mit öffentlichem Geld) finanziert und soll rund 12 Millionen Euro kosten. Das bedeutet Investitionskosten in Höhe von 30.000,00 Euro für einen einzigen Pkw-Tiefgaragen-Stellplatz.

Zum Vergleich: in Bad Vilbel betragen die Gesamtkosten für insgesamt 164 überdachte Radabstellanlagen und 5 Fahrradboxen inklusive Kosten für die Installation und Erdarbeiten, Pflasterungen etc. 178.103,00 Euro in den letzten beiden Jahren. Die Stadt Bad Vilbel hat davon letztlich "nur" 37.416,00 Euro gezahlt. Der Löwenanteil der Kosten iHv 142.064,00 Euro wurde mit GVFG- und FAG-Mitteln bestritten. Die Förderquote lag letztlich bei 80

A 7

Die Anregung **A 7**, sichere, wetterfeste und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen in zentraler Lage vorzusehen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Die Lage der Fahrradabstellplätze und ihre Ausführung wird im Rahmen der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung bestimmt, so dass zum jetzigen Zeitpunkt hierüber keine Aussagen getroffen werden können. Regelungen hierzu sind in der geltenden Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel enthalten, die auch im Plangebiet anzuwenden ist.

A 8

Der Anregung **A 8**, in der Begründung Aussagen zum ruhenden Verkehr in Bezug auf Fahrradabstellplätze zu ergänzen, wird gefolgt.

Der entsprechende Abschnitt in der Begründung zum Bebauungsplan wird ergänzt.

Der Anregung **A 9**, ein City-Fahrradparkhaus vorzusehen, wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans nicht gefolgt.

Aufgrund des knappen Flächenangebots und dem Planungsziel, möglichst viel Grünfläche zu erhalten und möglichst wenig Fläche zu versiegeln bzw. zu unterbauen, lässt sich ein solches Vorhaben im Plangebiet nicht verwirklichen.

A 9

Der **Hinweis** zu den Kosten eines solchen Fahrradparkhauses wird zur Kenntnis genommen.

H

Prozent bezogen auf die Gesamtausgaben. Der Eigenanteil lag demnach bei gerade einmal 20 Prozent. Pro überdachttem Radabstellplatz bzw. pro abschließbarer Fahrrad-Box hat die Stadt Bad Vilbel somit gerade einmal 222,00 Euro aus eigenen Mitteln beisteuern müssen. Ohne Gewähr dafür tragen zu können, dürfte die Förderquote auch für ein „City-Fahrradparkhaus“ in einer ähnlichen prozentualen Höhe zu erlangen sein. Die Investitionskosten für ein gläsernes „City-Fahrradparkhaus“ in oben genannten Dimensionen können mit 250.000,00 Euro bis zu 500.000,00 Euro – je nach Ausstattung – veranschlagt werden. Der Eigenanteil für Bad Vilbel könnte so lediglich 50.000,00 bis 100.000,00 Euro betragen. Dafür bekommt man gerade einmal 2 – 3 Pkw-Tiefgaragenstellplätze.

Beispiele für ein zentrales „City-Fahrradparkhaus“ mit Glasfassade:



Ein solches gläsernes „City-Fahrradparkhaus“ könnte als besondere Attraktion auch problemlos in die gläserne Orangerie zwischen Kurhalle und Kurhaus integriert werden. Wollte man das Fahrradparkhaus lieber unter die Erde verlegen, ist eine lufttechnisch und baulich von der Pkw-Tiefgarage getrennte Umsetzung zu empfehlen, die also eigene, von den Pkw abgetrennte Ein- und Ausfahrten bzw. Ein- und Ausgänge haben sollte.

Das Kurhausareal bietet sich als zentraler Standort für ein solches Fahrradparkhaus an, da es einen herausragenden „Mobilitätspunkt“ einnimmt. Von hier aus werden fußläufig die Geschäfte in der Innenstadt, d.h. auf dem Niddaplatz und der Frankfurter Straße erschlossen. Ein „City-Fahrradparkhaus“ macht aber auch für auswärtige Besucher erheblichen Sinn, die aus den umliegenden Kommunen Bad Vilbel einen Besuch abstatten möchten. Hierin liegt erhebliches touristisches Potential, das auch für das Stadtmarketing Bad Vilbels nutzbar gemacht werden kann.

In unmittelbarer kommunaler Nachbarschaft gibt es seit 2015 am Bad Homburger Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit 176 kostenlosen und 36 kostenpflichtigen Stellplätzen (siehe Link <http://www.kulturbahnhof-bad-homburg.de/shops/index-showid53487.htm>). Dies hat eine städtische Gesellschaft seinerzeit realisiert. Bad Homburg ist von der Einwohnerzahl und der möglichen Zahl der Nutzer zu Bad Vilbel in etwa vergleichbar. Ein Bedarf an sicheren und vor Wind und Wetter geschützten Fahrradabstellplätzen in direkter Nähe zu bedeutenden Mobilitäts-/ Knotenpunkten ist daher nach hiesiger Ansicht in Bad Vilbel gegeben. In Bad Homburg ist die Nachfrage in kurzer Zeit bereits so gestiegen, dass die über 200 Fahrradparkhausabstellplätze nicht mehr ausreichen und mangels Alternativen leider wieder wild an Laternenmasten und Geländern etc. geparkt wird (siehe Link zum Artikel <http://www.taunus-zeitung.de/lokales/hochtaunus/vordertaunus/Radfahrer-machen-Probleme-Wildes-Parken-am-Bahnhof.art48711,2639738>). Deshalb wird in Bad Homburg jetzt auch für den zusätzlichen Bedarf geplant.

Ein zusätzlicher Bedarf besteht auch in Bad Vilbel im Umfeld der Stadtbibliothek:



A 10

Der Anregung **A 10**, ein Fahrradparkhaus in die Orangerie zu integrieren oder unterirdisch anzulegen, wird nicht gefolgt.

Die Orangerie dient der Erschließung und Verbindung von Stadthalle und Kurhaus. Aufgrund der aus Gründen des Denkmalschutzes und des schonenden Umgangs mit Boden knapp gehaltenen Größe bietet sie für eine zusätzliche Nutzung keinen Raum.

Eine unterirdische Lage würde ebenfalls eine Vergrößerung der durch das Vorhaben beanspruchten Fläche in einem wertvollen Grünbereich und in einer wasserrechtlich schwierigen Situation bedeuten und wird daher abgelehnt. Zudem stellt sich dabei die Frage, ob eine Fahrradtiefgarage angenommen werden würde.

H

Der **Hinweis** auf ein beispielhaftes Fahrradparkhaus in Bad Homburg wird zur Kenntnis genommen.

Auf den Abbildungen ist ersichtlich, dass die vorhandenen Fahrradbügel häufig nicht ausreichen und „wild“ an den Fahnenmasten vor dem Kurhaus geparkt wird:



Es wird deshalb empfohlen, Sorge zu tragen für ein zentrales Mobilitätsthema und deshalb **sichere, wetterfeste und qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen in zentraler Lage in einem „City-Fahrradparkhaus“** zu schaffen, das **mindestens 250 (besser 300) Fahrradabstellplätze** und **zudem Abstellmöglichkeiten für mindestens 25 (besser 30) Lastenfahrräder bereitstellt**. Der Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ sollte diesbezüglich ergänzt und optimiert werden.

Für Rückfragen und Anregungen stehe ich gerne zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

H

Der **Hinweis** auf fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des Kurhauses wird zur Kenntnis genommen. Zur Zeit wird seitens der Stadt hier noch kein Handlungsbedarf gesehen.

Der Anregung **A 11**, ein City-Fahrradparkhaus vorzusehen, wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans nicht gefolgt.

s. Beschluss zu Punkt A 9: Aufgrund des knappen Flächenangebots und dem Planungsziel, möglichst viel Grünfläche zu erhalten und möglichst wenig Fläche zu versiegeln bzw. zu unterbauen, lässt sich ein solches Vorhaben im Plangebiet nicht verwirklichen.

A 11

Magistrat der Stadt Bad Vilbel
 Am Sonnenplatz 1
 61118 Bad Vilbel

**Stellungnahme zum Bebauungsplan „Kurpark West“
 im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB
 Bad Vilbel, 31.01.2018**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wird zum Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ zu ausgewählten Punkten nachfolgend Stellung genommen. Magistrat und Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Vilbel werden gebeten, diese Punkte beim Abwägungsprozess und in der Beschlussfindung über den Bebauungsplan zu berücksichtigen.

A. Verkehrsuntersuchung IMB-Plan von November 2017

Die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros IMB-Plan aus November 2017 enthält relevante formelle und materielle Fehler. Eine Beseitigung der Mängel erscheint zwingend notwendig, um die Rechtmäßigkeit des Bebauungsplanverfahrens nicht zu gefährden. Hierzu wird dringend empfohlen, eine **aktuelle Verkehrszählung** durchzuführen. Die vorgelegte Verkehrsuntersuchung aus November 2017 ist nicht aktuell. Sie aktualisiert lediglich eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2012, ohne die Verkehre tatsächlich gezählt zu haben. Notwendig wäre es aber, eine neue Verkehrsuntersuchung zu erstellen, die auf **aktuellen Verkehrszählungen** beruht.

1. Fehlerhafte Bezeichnungen in den Anlagen zur Verkehrsuntersuchung

Anhang A der Verkehrsuntersuchung enthält Knotenpunktzählungen. Anlage A2 soll eine Knotenpunktzählung der Kreuzung „Schwarzer Weg / Niddastraße / Parkstraße“ zum Gegenstand haben. Hieran bestehen erhebliche Zweifel aufgrund der Bezeichnung von „Auftraggeber“ und „Projekt“. Diese lautet auf den Seiten 2 bis 19 (KP2) mit Tabellen und Grafiken zum Knotenpunkt und damit in der kompletten Anlage A2 nämlich:

Stadt Friedberg (Hessen), Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012

- Kreuzung 'Schwarzer Weg' / Niddastraße (KP-2) -

Auftraggeber:	Stadt Friedberg (Hessen)
Projekt:	VU THM-Campus
Knotenpunkt:	Schwarzer Weg / Niddastraße
Datum:	Donnerstag, 02.02.2012

A 1

A 1.1

Bürger/in 2

Stellungnahme vom 31.01.2018, erneut zugemailt am 07.02.2018

Änderungen gegenüber der ersten Stellungnahme: z.T. andere Fotos, ergänzte Bildunterschriften

Erläuterung: Die Stellungnahme vom 07.02.2018 wurde nicht fristgerecht abgegeben und kann daher unberücksichtigt bleiben.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, eine aktuelle Verkehrszählung vorzunehmen, wird nicht gefolgt.

Die Verkehrsuntersuchung wurde fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt und kann im aktuellen Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt werden.

Zu den aufgeführten Gründen im Einzelnen:

A 1.1 Die Beschriftungen im Anhang zum Verkehrsgutachten seien falsch: Dieser Hinweis ist richtig. Er wird zum Anlass genommen, die Beschriftungen entsprechend zu korrigieren. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler, Zählraten und Inhalt sind davon nicht betroffen.

Als „Auftraggeber“ ist die Stadt Friedberg (Hessen) genannt und das „Projekt“ ist benannt mit VU THM-Campus. Es ist damit jedenfalls naheliegend anzunehmen, dass die aufgeführten Daten sich auf eine Verkehrsuntersuchung am Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen am Campus in Friedberg beziehen.

Dieser Eindruck drängt sich jedenfalls auf, wenn Seiten- und Bildüberschriften wie folgt bezeichnet werden:

**Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus
Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012**

- Knotenpunkt 'Schwarzer Weg' / Niddastraße -

Es ist zwar denkbar, dass IMB-Plan hier lediglich bei der Bezeichnung einen gravierenden Fehler begangen hat und die Daten sich tatsächlich auf Bad Vilbel beziehen. Allerdings ist ebenso denkbar, dass Daten aus verschiedenen Projekten miteinander vermengt wurden, wenn schon bei der Bezeichnung von Auftraggeber und Projekt entsprechende Fehler gemacht wurden. Auch ist nicht auszuschließen, dass gänzlich Daten von einer Verkehrsuntersuchung aus Friedberg aufgeführt sind und insofern der Knotenpunkt fehlerhaft bezeichnet wurde.

2. Datenerhebung der Verkehrsuntersuchung vom 2.2.2012 nicht repräsentativ

Die Datenerhebung erfolgte laut Verkehrsuntersuchung am 2.2.2012 für den im Jahre 2015 publizierten Gesamtverkehrsplan „Kernstadt“ der Stadt Bad Vilbel. Die Verkehrsdaten wurden somit für einen anderen Zweck als für die Aufstellung des Bauungsplans „Kurpark West“ erhoben. Dies ergibt sich eindeutig aus den Unterlagen, etwa aus Anlage A1:

Stadt Bad Vilbel , Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012

- Einmündung Kasseler Straße/ 'Schwarzer Weg' (KP-1) -

Auftraggeber:	Stadt Bad Vilbel
Projekt:	GVP 'Kernstadt'

Als „Auftraggeber“ ist die Stadt Bad Vilbel genannt und das „Projekt“ ist benannt mit GVP „Kernstadt“, also Gesamtverkehrsplan „Kernstadt“.

Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung am 2.2.2012 befand sich im „Schwarzen Weg“ und in der südlich davon gelegenen Niddastraße eine Großbaustelle, welche schon 2011 eingerichtet wurde. Die „Neue Mitte“ Bad Vibels und die Bibliotheksbrücke wurden damals gerade errichtet. Den heutigen „City-Parkplatz“ am Kurhaus mit 143 Parkplätzen gab es zu diesem Zeitpunkt zwar schon, der provisorische Parkplatz war 2011 ersetzt worden. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Zuwege zur Frankfurter Straße über Baustellengelände führten und der Parkplatz keinesfalls die aktuelle Frequenz aufwies. Das „Pre-Opening“ der „Neuen Mitte“ fand mehr als ein Jahr nach der Verkehrsuntersuchung am 25.4.2013 statt (siehe Zeitungsartikel aus der *Wetterauer Zeitung* vom 8.3.2013). Der Datenbestand ist damit nicht repräsentativ, weil er durch Sonderfaktoren negativ beeinflusst wurde. Die Daten wurden zu einem Zeitpunkt erhoben als der „Schwarze Weg“, die südliche Niddastraße und der City-Parkplatz eingeschränkt durch Kfz aufgrund der Großbaustelle frequentiert wurden.

A 1.2

A 1.2 Die Datenerhebung der Verkehrsuntersuchung sei nicht repräsentativ: Die Analyse-Belastungen 2012 können aus verkehrstechnischer Sicht als Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung zum Bauungsplan "Kurpark West" verwendet werden. Sie wurden aus flächendeckenden und über mehrere Jahre durchgeführten Verkehrszählungen im Kernstadtbereich entwickelt und im Rahmen des Gesamtverkehrsplans Bad Vilbel (Teil 1: Kernstadt, 2015) zu einer nachhaltigen Datenbasis zusammengefügt. Durch die jahrelangen flächendeckenden Verkehrszählungen, Beobachtungen und Analysen im Untersuchungsraum konnten und wurden temporäre Einflüsse wie u.a. die Baustelle am Nidda-Platz sowie witterungsbedingte Einflüsse verkehrstechnisch beurteilt, berücksichtigt und im Bedarfsfall ausgeglichen. Die Hochrechnung auf durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV, DTV-W, DTV-SV) erfolgte wie allgemein üblich und regelkonform auf Basis der Empfehlungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Ein Ziel dieser flächenübergreifenden Datenbasis für den gesamten Kernstadtbereich war es, auch und gerade für Zeiten, in denen keine repräsentativen Verkehrszählungen möglich sind wie derzeit u.a. aufgrund der Baustelle in der Homburger Straße, eine Grundlage für künftige Berechnungen gewährleisten und weiteres Handeln ermöglichen zu können.

Durch verkehrstechnisch gesicherte Hochrechnungen kann die Datenbasis auf den jeweils anzusetzenden Prognosehorizont (hier 2030) hochgerechnet werden. Die hierzu verwendeten Faktoren für den allgemeinen Verkehrszuwachs wurden aus den langjährigen und flächendeckenden Beobachtungen und Analysen im bestehenden Verkehrsnetz abgeleitet und mit Hessen Mobil im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Homburger Straße ("Schwimmbad", "Krebsschere", "Ziegelhof" und "Quellenpark Südost") abgestimmt. Zusätzlich zum allgemeinen Verkehrszuwachs wurden in der Verkehrsuntersuchung die aktuell bekannten Vorhaben und Planungen mit ihren verkehrlichen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum berücksichtigt. Diese wurden in der Verkehrsuntersuchung zum Bauungsplan "Schwimmbad - 1. Änd." zusammengefasst und in der vorliegenden Untersuchung überlagert. Ein weiterer, gesicherter Kenntnisstand liegt derzeit nicht vor.

Eine Korrektur der Daten, d.h. eine Bereinigung um den Sondereffekt „Großbaustelle“, ist der Verkehrsuntersuchung nicht zu entnehmen und hat offensichtlich nicht stattgefunden.

Die Datenerhebung ist zusätzlich dadurch negativ beeinflusst und nicht aussagekräftig, weil die Daten Anfang Februar bei Minusgraden, hier – 9 Grad Celsius, erhoben wurden. Dies ist so auf den Anlagen A1 – A3 zu den Knotenpunktzählungen vermerkt. Bekanntlich sind bei solch hohen Minusgraden erheblich weniger Kfz-Verkehrsbewegungen zu beobachten.

Eine Korrektur der Daten, d.h. eine Bereinigung um den Sondereffekt „Minustemperaturen“, ist der Verkehrsuntersuchung nicht zu entnehmen und hat offensichtlich ebenfalls nicht stattgefunden.

3. Datenbestand der Verkehrsuntersuchung von vor sechs Jahren veraltet

Unabhängig davon erfolgte die Datenerhebung bereits am 2.2.2012 und damit vor sechs Jahren. Der Datenbestand ist somit veraltet.

Die Methode, mit deren Hilfe das Verkehrsaufkommen für die „Prognose-Belastungen 2030“ (siehe Anlage 8 zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“) berechnet und prognostiziert wird, ist falsch. Grundlage der Berechnung des Verkehrsaufkommens in der Verkehrsuntersuchung sind sechs Jahre alte Daten aus der schon seinerzeit nicht repräsentativen (siehe dazu oben unter A.2 und unten unter A.6) Verkehrsuntersuchung vom 2.2.2012. Diese Zahlen wurden zur Grundlage genommen, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahre 2030 zu berechnen. Üblicherweise werden bei einem Projekt vergleichbarer Größenordnung und Tragweite, welches die Errichtung einer Kurhalle mit über 1200 Plätzen und weiteren großen Veranstaltungsräumen nebst einem Hotel mit voraussichtlich 180 Zimmern und einer Tiefgarage mit 400 Kfz-Stellplätzen zum Gegenstand hat, an allen relevanten Knotenpunkten und ausgewählten Querschnitten im Untersuchungsraum **aktuelle Verkehrszählungen** durchgeführt. Vor dem Hintergrund, dass bei geplanten Bauvorhaben insgesamt hohe zweistellige, wenn nicht gar dreistellige Millionenbeträge investiert werden sollen, ist eine aktuelle Verkehrszählung unerlässlich – zumal es sich im Wesentlichen um öffentliche Gelder bei den Investitionen handelt.

Die Bildung eines „Modellszenarios“ anhand der zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung bereits fast sechs Jahre alten Zählergebnisse der Verkehrsuntersuchung GVP „Kernstadt“ ist für den Bebauungsplan „Kurpark West“ völlig unzureichend. Dies verletzt elementare wissenschaftliche und technische Standards, die bei Verkehrsuntersuchungen dieser Größenordnung beachtlich sind.

4. Szenario für „allgemeinen Verkehrszuwachs“ fußt auf veralteten Prognosen

Ein gravierender Fehler ist zudem, dass IMB-Plan völlig veraltete Prognosen zum „allgemeinen Verkehrszuwachs“ im Zeitraum 2012 bis 2030 heranzieht. In der Verkehrsuntersuchung heißt es auf Seite 6 unter Ziffer 3.2:

„Der Prognose-Nullfall 2030 stellt die Verkehrsbelastung ohne weitere Netzveränderungen bis zum Jahr 2030 dar. Er ergibt sich aus der Überlagerung der Analyse-Belastung

A 1.3 Der Datenbestand der Verkehrsuntersuchung sei veraltet: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.4 Das Szenario für "allgemeinen Verkehrszuwachs" fuße auf veralteten Prognosen: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.3

A 1.4

2012 mit dem allgemeinen Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2030. Dieser wird bis zum Prognosejahr 2030 mit rund 0,2 % pro Jahr angesetzt."

Grundsätzlich problematisch ist, dass sich die Verkehrsgutachten von IMB-Plan – diejenige Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan zum Bebauungsplan „Kurpark West“ macht da keine Ausnahme – regelmäßig auf Annahmen zum allgemeinen Verkehrszuwachs beziehen, die auch im Verkehrsgutachten des Planungsbüros von Mömer + Jünger aus dem Jahr 2009 enthalten und heute komplett überholt sind.

In der Stellungnahme des ADFC zur Gesamtverkehrssituation in Bad Vilbel (siehe https://www.adfc-bad-vilbel.de/VerkehrssituationBadVilbelStellungnahme_2017) aus dem Oktober 2017 wurde bereits darauf hingewiesen. Aus heutiger Sicht wirkt der auf der Datenbasis des Jahres 2009 von von Mömer + Jünger geäußerte Befund fast schon unfreiwillig komisch, dass „die große Zahl an Einwohnern in den Neubauflächen, die gepaart wird mit einer noch stattlicheren Anzahl an Arbeitsplätzen, die Erwartung schürt, dass sich in Bad Vilbel der Rückgang der Einwohnerzahl, wenn schon nicht aufhalten, so wenigstens reduzieren lässt“. Um diese Erwartung auszudrücken, werde eine allgemeine Zunahme der Verkehrsmenge bei den Grundbelastungen von 0,2 Prozent angenommen.

Dass mittlerweile in der Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Main-Gebiet und nicht zuletzt in der Quellenstadt eine vollständige Trendwende vollzogen wurde, bei der von stetig steigenden Einwohnerzahlen und einer dementsprechenden Verkehrsbelastung auszugehen ist, dürfte unstrittig sein. Von einem wenn auch nur leichten „Rückgang der Einwohnerzahl in Bad Vilbel“, wie ihn IMB-Plan in seiner Verkehrsuntersuchung voraussetzt, kann keinesfalls mehr gesprochen werden. Allein im Zeitraum von 2011 bis 2016 ist die Einwohnerzahl in der Quellenstadt von 31.673 auf 33.458 Einwohner angestiegen (siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Bad_Vilbel). Das sind in fünf Jahren bereits 1.785 Einwohner mehr bzw. eine Zunahme der Einwohnerzahl um fast 6 Prozent.

Die Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan ist hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsentwicklung überholt, weil diese eine viel zu niedrige Steigerungsrate unterstellt. Leider hat IMB-Plan trotz der zuvor vom ADFC geäußerten berechtigten Kritik an der Zugrundelegung falscher Prognosen zum „allgemeinen Verkehrszuwachs“ (siehe https://www.adfc-bad-vilbel.de/VerkehrssituationBadVilbelStellungnahme_2017), auch bei der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Kurpark West“ diesen offensichtlichen und bereits notorischen Fehler nicht korrigiert, sondern schlicht wiederholt.

Vorliegend ist die im Jahr 2012 auf der Kasseler Straße gezählte Verkehrsstärke (unabhängig von der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete) mit realistischen Steigerungsraten fortzuschreiben. Der hauptsächlich regionale Durchgangsverkehr sowie der städtische Quell- und Zielverkehr bis 2030 werden wesentlich größer als 0,2 Prozent pro Jahr ausfallen, wenn man die Zuwachsraten aus der Vergangenheit mittelfristig in Ansatz bringt.

Nach einer Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BSSR)¹ hat allein von 2000 bis 2015 der werktägliche Auspendlerverkehr aus der Wetterau um

¹ Siehe dazu <http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/wetteraukreis/wetterau-immer-mehr-pendler-a-1284752>; (Forts. siehe S. 5)

A 1.5 Die Bevölkerungszahlen seien nicht korrekt berücksichtigt worden: Der in der Stellungnahme unterstellte "Rückgang der Einwohnerzahl in Bad Vilbel" wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht vorausgesetzt.

A 1.6 Die in der Verkehrsuntersuchung zugrundegelgten Steigerungsraten seien zu niedrig: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.5

A 1.6

19 Prozent auf 61.000 zugenommen. Damit pendeln mehr als die Hälfte aller Berufstätigen aus der Wetterau in benachbarte Kreise und kreisfreie Städte.² Der Einpendlerverkehr nach Frankfurt etwa ist im gleichen Zeitraum um 14 Prozent auf 348.000 angestiegen.³

Es wird deshalb hier davon ausgegangen, dass auch das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Kasseler Straße als der Hauptdurchgangsstraße durch Bad Vilbel in Nord-Südrichtung seit der letzten Verkehrszählung entsprechend angewachsen ist und weiter anwächst. Von 2012 bis 2030 dürfte somit nach konservativer Prognose von einem jährlich mindestens einprozentigen Anstieg des werktäglichen Kfz-Verkehrsaufkommens (DTVw) zu den Ausgangswerten des Jahres 2012 von 17.700 Kfz südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ und 16.800 Kfz nördlich davon auszugehen sein (siehe **Daten zur „Analysebelastungen 2012“** in **Anlage 4** zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“). Das sind also zusätzlich 18 Prozent. Daraus resultieren 3.186 Kfz-Fahrten werktäglich mehr auf der Kasseler Straße südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ und 3.024 Kfz-Fahrten nördlich der Abzweigung. Im Ergebnis dürften im Jahr 2030 demnach 20.886 (=17.700 + 3.186) Kfz-Verkehrsbewegungen werktäglich südlich bzw. 19.824 (=16.800 + 3.024) davon nördlich auf der Kasseler Straße aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu verzeichnen sein. In dieser Prognose ist kein Neuverkehr für die Kasseler Straße durch die geplante Tiefgarage unter der Kurhalle oder den Anlieferverkehr für das Hotel enthalten. Genauso wenig ist Neuverkehr eingerechnet, der durch „naheliegende Einflussfaktoren“, so die Formulierung von IMB-Plan auf Seite 6 der Verkehrsuntersuchung, im Nahbereich entstehen wird. Zu diesen Einflussfaktoren rechnet IMB-Plan das geplante Wellness- und Spassbad, die Bebauung des Quellenparks und diejenige des Ziegelhofs (siehe Seite 6 der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Kurpark West“).

Trotzdem IMB-Plan alle relevanten Neuverkehre im Szenario der „**Prognose-Belastungen 2030**“ neben dem allgemeinen Verkehrszuwachs berücksichtigt haben will, kommt das Ingenieurbüro lediglich auf 19.600 Kfz-Fahrten werktäglich auf der Kasseler Straße südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ und 18.700 Kfz-Fahrten nördlich der Abzweigung (siehe **Daten zur „Prognose-Belastungen 2030“** in **Anlage 8** zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“). Dieses Prognoseszenario zeitigt bereits niedrigere Werte als die oben unter realistischen Vorzeichen ermittelten Prognosedaten zum „allgemeinen Verkehrszuwachs“ – wohlgernekt ohne die genannten relevanten Neuverkehre.

Analog zur Kasseler Straße verhält es sich für die Niddastraße, die Parkstraße und den „Schwarzen Weg“. Auch hier wird der „allgemeine Verkehrszuwachs“ mit 0,2 Prozent pro Jahr zwischen 2012 und 2030 erheblich zu niedrig von IMB-Plan prognostiziert. Nach vorsichtiger Schätzung dürfte auch hierbei von einem jährlich mindestens einprozentigen Anstieg des werktäglichen Kfz-Verkehrsaufkommens (DTVw) zu den jeweiligen Ausgangswerten des Jahres 2012 auszugehen sein.

<http://www.wetteraukreis.de/wetterau/portraet/statistik/beschaefigung/sozialversicherungspflichtig-beschaefigte-pendler/>

² Siehe <http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/wetteraukreis/wetterau-immer-mehr-pendler-a-1284752>.

³ Siehe <http://www.fnp.de/ratgeber/karriere/Zahl-der-Pendler-erreicht-Rekord;art284,2558951>.

5. Neuverkehre durch Wellness- und Spaßbad, Bebauung Quellenpark und Ziegelhof nur unzureichend von IMB-Plan ermittelt und nicht für Öffentlichkeit nachvollziehbar

Dass die Neuverkehre durch das Bebauungsplangebiet Quellenpark ihrerseits deutlich zu niedrig durch IMB-Plan prognostiziert werden, hat der ADFC bereits ausführlich in seiner Stellungnahme aus Oktober 2017 unter anderem zur Homburger Straße auf den Seiten 19 ff. (siehe https://www.adfc-bad-vilbel.de/VerkehrssituationBadVilbelStellungnahme_2017) herausgearbeitet. Hierauf wird ausdrücklich verwiesen.

Dieser Fehler setzt sich auch bei der Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan zum Bebauungsplan „Kurpark West“ fort. Leider ist es nicht möglich, die erhebliche Differenz genau zu beziffern, da in der Verkehrsuntersuchung von IMB-Plan die „Einflussfaktoren“ Wellness- und Spaßbad, Bebauung Quellenpark und Ziegelhof nicht einzeln in Verkehrszuwächsen zur Kasseler Straße, Niddastrasse, Parkstraße und zum „Schwarzen Weg“ quantifiziert werden, sondern lediglich ein Gesamtergebnis in Anlage 8 zu den „Prognose-Belastungen 2030“ geliefert wird.

Dies stellt wiederum eine methodische Schwäche der Verkehrsuntersuchung dar, weil der Öffentlichkeit, dazu zählen nicht nur die Mitglieder des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung, sondern auch die Einwohner der Stadt Bad Vilbel, eine Überprüfung der zugrunde gelegten Daten so unmöglich gemacht wird. Dieser Mangel ist gravierend und unbedingt zu beheben.

6. Abnahme der werktäglichen Kfz-Verkehrsstärke auf der Kasseler Straße bis 2012?

Erstaunlich ist, dass es offenbar eine Abnahme der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke auf der Kasseler Straße zwischen einer Verkehrszählung im Jahre 1994 und der Verkehrszählung aus Jahre 2012, welche Gegenstand der Verkehrsuntersuchung aus November 2017 ist, gegeben haben soll. Der Verkehrsplaner Professor Storost wurde im Mai 2017 auf einer FDP-Veranstaltung in Bad Vilbel in der Presse mit den Worten zitiert, dass „bis zu 24.000 Fahrzeuge auf der Kasseler“ Straße täglich unterwegs seien (siehe http://ndp.fnp.de/lokales/wetterau/Bringt-ein-Tunnel-die-Loesung;art677_2626021).

Eine diesbezügliche Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16.01.2018 – 09/18 (betr. Verkehrs Kasseler Straße) im Ortsbeirat „Kernstadt“ wurde von IMB-Plan dahingehend beantwortet, dass die genannte Belastungszahl aus der Zeit stamme, als ohne die B 3a die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes am Südbahnhof diskutiert wurde. Die Zahl von ca. 24.000 Kfz/24h gehöre zum Querschnitt am Beginn der Kasseler Straße und sei in den Tagen vom 19. bis 21. 7.1994 (Dienstags bis Donnerstags) erhoben worden.

Demgegenüber betrug die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke im entsprechenden Abschnitt zwischen Biber-Kreisel und Abzweigung „Schwarzer Weg“ auf der Kasseler Straße 2012 lediglich 17.700 Kfz/24h im DTVw (siehe Daten zur „Analysebelastungen 2012“ in Anlage 4 zur Verkehrsuntersuchung „Kurpark West“).

Die Zahlen zum Verkehrsaufkommen sind in sich widersprüchlich. So enthält die Abweichung zwischen der Verkehrszählung von 1994 und derjenigen von 2012 an der Kasseler Straße südlich der Abzweigung „Schwarzer Weg“ ein Minus von 6300 Kfz/24h im DTVw – das bedeutet ein Minus von 26,25 Prozent. Demnach hätte der Kfz-Verkehr auf der

A 1.7

A 1.7 Neuverkehre seien nur unzureichend ermittelt: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.8 Zahlen zum Verkehrsaufkommen seien widersprüchlich: s. Beschluss zu Punkt 1.2.

A 1.8

Kasseler Straße zwischen 1994 und 2012 um **mehr als 26 Prozent respektive ein Viertel abgenommen**. Diese Verkehrsrückgänge im unmittelbaren Projektbereich sind nicht nachvollziehbar, da davon auszugehen ist, dass der Kfz-Verkehr in diesem Bereich zwischen 1994 und 2012 zugenommen und nicht abgenommen hat. Zumal es im Umfeld auch zu neuen Nutzungen gekommen ist.

Der in der Antwort auf die Anfrage gegebene Hinweis, dass die genannte Belastungszahl aus der Zeit stamme, als ohne die B 3a die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes am Südbahnhof diskutiert wurde, ist nicht recht verständlich. Die B 3 ist nach der westlichen Verlegung zwischen Frankfurt am Main, Bad Vilbel und Karben zeitweise als B 3a auf diesem Streckenabschnitt bezeichnet worden. Der genannte Streckenabschnitt der B 3 bzw. B 3a zwischen Abzweig BAB A 661 „Unfallkrankenhaus“ und Ausfahrt „Massenheim“ war nach hier bekannten Informationen bereits 1994 in Betrieb. Eine spätere Verlagerung von Kfz-Verkehr von der Kasseler Straße auf die B 3 bzw. B 3a käme damit nicht als Ursache für vorgenannten Rückgang des Kfz-Verkehrs um mehr als 26 Prozent infrage.

Diese offensichtliche Diskrepanz stützt deshalb die oben unter Ziffer A.2 dargestellte These, dass die Anfang Februar 2012 erhobenen Verkehrsdaten nicht repräsentativ sind, weil am Erhebungstag die niedrigen Temperaturen und die Großbaustelle „Neue Mitte“ / Bibliotheksbrücke die gezählten Verkehrsmengen negativ beeinflusst haben.

B. Nahmobilität im Bebauungsplan „Kurpark West“ ausreichend berücksichtigen

Im Weiteren wird ausdrücklich empfohlen für die Nahmobilität zwingende Wegebeziehungen zwischen Kasseler Straße / „Schwarzem Weg“ und dem für Fußgänger und Fahrradfahrer sehr wichtigen Niddauerweg in ausreichendem Maße zu beplanen. Es steht zu befürchten, dass aufgrund der Festsetzungen und Hinweise im Entwurf zum Bebauungsplan „Kurpark West“ des Planungsbüros „Diesing + Lehn Stadtplanung SRL“ diesem Bedürfnis nicht Rechnung getragen wird. Eine Überplanung ist deshalb notwendig.

1. Empfehlung für einen Fußgänger- und Fahrradfahrerweg westlich des Hotels

Unter Ziffer 12 „Gestaltung der Grundstücksfreiflächen“ im Textteil des Entwurfs zum Bebauungsplan „Kurpark West“ heißt es auf Seite 7 wie folgt:

12 GESTALTUNG DER GRUNDSTÜCKSFREIFLÄCHEN

- 12.1** Die nach Abzug der überbauten sowie befestigten Flächen verbleibenden Freiflächen der Baugrundstücke sind zu begrünen.
- 12.2** SO-Hotel: Wege und Zufahrten sind wasserdurchlässig zu befestigen. Davon ausgenommen ist eine Fläche von 50 qm im Bereich der Gebäudeanlieferung: Hier ist auch eine wasserundurchlässige Befestigung zulässig.

Die Zufahrt bzw. der Weg zur „Gebäudeanlieferung“ zum Hotel befindet sich gemäß Planung westlich des Gebäudekomplexes „Hotel“. Von der westlichen Außenmauer bis zur Grenze des Kurparks zur Kasseler Straße ist eine Freifläche mit einer Breite von rund 17 Metern dargestellt. Hier verläuft eine (nach den geplanten Festsetzungen vermutlich wasserundurchlässige) Zufahrt „Gebäudeanlieferung“, die unvermittelt in Höhe der südlichen Außenmauer des Hotels endet und in südlicher Richtung nicht (!) weiter bis zum Niddauerweg durchstößt. Stattdessen ist hier auf dem Entwurf des Planteils eine

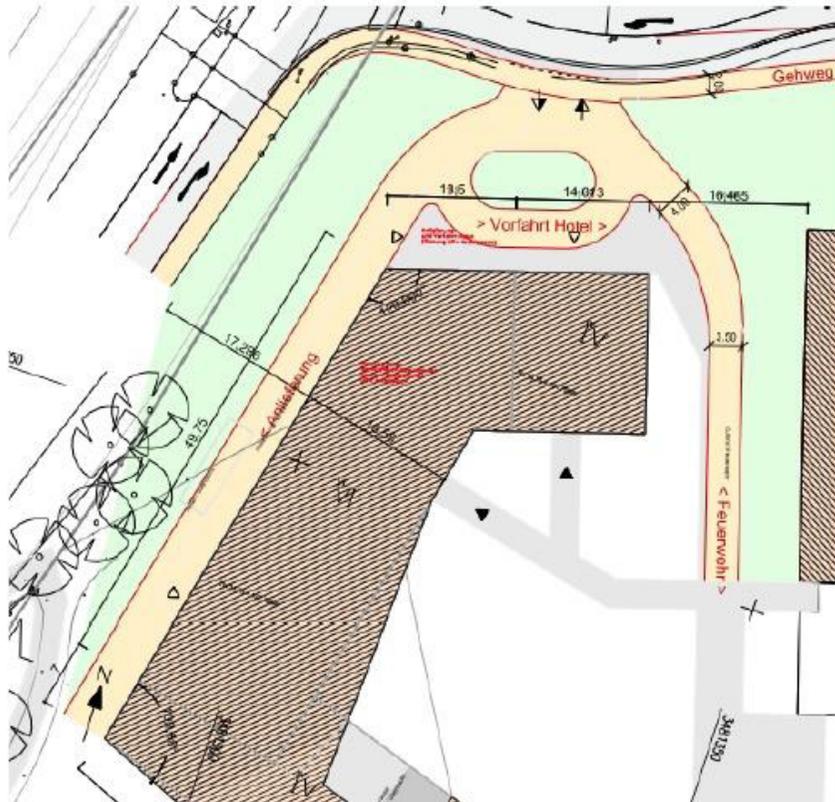
A 2

Der Anregung **A 2**, den Fuß- und Radverkehr ausreichend zu berücksichtigen, ist bereits gefolgt worden.

In der Begründung wird durch eine Entwurfsskizze des Büros IMB-Plan belegt, dass sich die erforderlichen Flächen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Niddastraße / Schwarzer Weg innerhalb der festgesetzten "Öffentlichen Verkehrsfläche" realisieren lassen. Die Aufteilung der Verkehrsflächen ist jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans, sondern wird im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung zum Umbau der öffentlichen Verkehrsflächen vorgenommen. Ebenso werden die Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage" nicht im Bebauungsplan festgesetzt, sondern im Rahmen der nachfolgenden genaueren Freiflächenplanung vorgenommen, da diese im Zusammenhang mit der Freiflächenplanung für das Hotel und die Stadthalle erfolgen soll.

Eine Festlegung der Wegeführung zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht erforderlich und wäre kontraproduktiv. Die Stadt kann auf Basis des Bebauungsplans innerhalb der öffentlichen Flächen die Wegeführung frei bestimmen. Da die Wege in den öffentlichen Flächen im engen Zusammenhang mit der Erschließung des Hotels und der Stadthalle stehen, wird im Rahmen der dem Bebauungsplan nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung eine Gesamtkonzeption für alle öffentlichen und privaten Freiflächen, einschließlich des Rad- und Fußwegenetzes, vorgenommen.

Begrünung der zwischen Hotel und Niddauerweg befindlichen Freifläche eingezeichnet. Dieses letzte Plandetail ist nur auf dem im Rathausfoyer ausgehängten Plan sichtbar. Der Sachverhalt lässt sich aber zumindest teilweise auch aus einem Ausschnitt des im Internet bereit gestellten Planentwurfs entnehmen:



Es wird empfohlen, eine der beiden nachfolgenden Änderungsvorschläge in die Entwurfsplanung zu integrieren und im Textteil des Entwurfs unter Ziffer 12 bei den Festsetzungen zu ergänzen.

Der erste Änderungsvorschlag geht dahin, die „Gebäudeanlieferung“ zugleich als Fuß- und Radweg nutzbar zu machen und mittels einer Stichverbindung vom südlichen Ende des Anlieferweges bis zum Niddauerweg mittels eines mindestens 4 Meter breiten asphaltierten (gemeinsamen) Rad- und Fußweges weiter zu führen. Gegen diesen Änderungsvorschlag könnte möglicherweise ein Konflikt mit dem Anlieferverkehr sprechen. Hier müsste jedenfalls die „Verkehrsführung“ der von Süden nach Norden strebenden Fußgänger und Fahrradfahrer, welche auf den „Schwarzen Weg“ (und weiter Richtung Kasseler Straße) wollen, genau festgelegt werden, da der Anlieferverkehr hier eventuell die Richtung kreuzen könnte.

A 3

Die Anregung **A 3**, die Anlieferung zum Hotel als Fuß- und Radweg bis zum Niddauerweg zu verlängern, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Wie zu Punkt A 2 bereits erläutert, wird die genaue Fuß- und Radwegeplanung im Zusammenhang mit der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung vorgenommen. Erst dann kann beurteilt werden, welche Verbindungen sinnvollerweise geschaffen werden sollen und wo auch Doppelnutzungen vertretbar sind.

Der hier favorisierte zweite Änderungsvorschlag geht deshalb dahin, westlich des „Anlieferweges“ einen separaten Fuß- und Radweg als direkte Verbindung vom „Schwarzen Weg“ bis zum Niddauerweg zu etablieren. Für die Nahmobilität, die auf kurze und direkte kreuzungs- und störungsfreie Wegeverbindungen angewiesen ist, ist diese Wegebeziehung essentiell.

Es gilt zu berücksichtigen, dass sich die Stadt Bad Vilbel der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität in Hessen (AGNH) als Mitglied angeschlossen hat und sich deshalb eine Selbstverpflichtung auferlegt hat, den Belangen der Nahmobilität ausreichend Rechnung zu tragen. Diesen Belangen würde ohne die geforderte Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr nicht entsprochen – für eine Neuplanung ein kurzsichtiger und fataler Fehler.

In diesem Zusammenhang muss beachtet werden, dass ohne diese Wegeverbindung sogar eine deutliche Verschlechterung der Nahmobilität zum jetzigen Ist-Zustand planerisch in Kauf genommen würde. Auf dem in Bezug genommen Ausschnitt der Bestandskarte sind gleich mehrere Wegebeziehungen für Fußgänger und Fahrradfahrer von der Kasseler Straße und vom „Schwarzen Weg“ zum Niddauerweg vorhanden, welche alle durch eine sternförmige Wegekreuzung bzw. Wegegabelung miteinander verbunden sind:



A 4

Die Anregung **A 4**, eine Verbindung von der Niddastraße / Schwarzer Weg zum Niddaradweg innerhalb der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage" westlich vom "Sondergebiet Hotel" vorzusehen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

H

Die genaue Fuß- und Radwegeplanung, auch im Bereich der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage", wird im Zusammenhang mit der dem Bebauungsplanverfahren nachfolgenden konkreten Freiflächen- und Hochbauplanung vorgenommen.

H

Der **H**inweis auf die Selbstverpflichtung der Stadt, den Belangen der Nahmobilität ausreichend Rechnung zu tragen, wird zur Kenntnis genommen.

Der **H**inweis, dass ohne eine Verbindung der Niddastraße / Schwarzer Weg zum Niddaradweg eine deutliche Verschlechterung des Ist-Zustandes entstehen würde, wird zur Kenntnis genommen und bei der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung berücksichtigt werden.

Siehe hierzu auch die Abbildung von Norden in Richtung Süden zum Niddauerweg blickend
 – zwei Wegeverbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer führen um alten Baumbestand:



Bildnachweis: © Christian Euler

Für den zweiten Änderungsvorschlag wird empfohlen zu prüfen, ob eine Ausführung wie beim Niddauerweg mit 3 Metern breiter Asphaltstrecke für Fahrradfahrer und 2 Meter breiter Pflasterung für Fußgänger platztechnisch realisierbar ist. Falls dies nicht der Fall sein sollte, wird ein gemeinsamer mindestens 4 Meter breiter Fuß- und Radweg empfohlen.

H

Es ist bereits bedauerlich genug, dass es nach dem obigem Planungsentwurf keine direkte Fuß- und Radwegeverbindung mehr zwischen der Kasseler Straße und dem Niddauerweg geben soll.

Der **H**inweis zur Ausführung einer Wegeverbindung westlich des Hotels, wird zur Kenntnis genommen.

Siehe Abbildung des barrierefreien Zugangs von der Kasseler Straße zum „Kurpark West“:



Bildnachweis: © Christian Euler

Hierdurch wird eine wichtige Wegeverbindung zum Freischwimmbad und zu den Sportanlagen westlich der Main-Weser-Bahnlinie aufgehoben. Zumindest der „kleine Umweg“ über den „Schwarzen Weg“ muss deshalb zwingend erhalten werden.

2. Empfehlung für einen Fußgänger- und Fahrradweg zwischen Hotel und Kurhalle

Weiter wird empfohlen, die zwischen Hotel und Kurhalle auf dem 16 Meter breiten Grünstreifen vom „Schwarzen Weg“ aus kommende „Feuerwehrezufahrt“ bis zum Niddauerweg für Fußgänger und Fahrradfahrer in einer Ausbaubreite von mindestens 3,5 Metern (wie sie die „Feuerwehrezufahrt“ an ihrer schmalsten Stelle aufweist) weiterzuführen. Es ist der Planung nicht zu entnehmen, ob dies eventuell bereits berücksichtigt ist.

Es steht vielmehr zu befürchten, dass aufgrund der Festsetzungen und Hinweise im Entwurf zum Bebauungsplan „Kurpark West“ des Planungsbüros „Diesing + Lehn Stadtplanung SRL“ diesem Bedürfnis eher nicht Rechnung getragen wird.

Unter Ziffer 6 „Öffentliche Grünfläche – Parkanlage“ im Textteil des Entwurfs zum Bebauungsplan „Kurpark West“ heißt es auf Seite 3 wie folgt:

- 6.4** Die Anlage von Feuerwehrezufahrten innerhalb der Öffentlichen Grünfläche ist zulässig, wenn sie wasserdurchlässig befestigt sind und ein durch Begrünung geprägtes Erscheinungsbild gewahrt ist, z.B. mit Rasengittersteinen oder Pflasterspuren.

Die Anregung **A 5**, eine Verbindung von der Niddastraße / Schwarzer Weg zum Niddaradweg innerhalb der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage" zwischen dem "Sondergebiet Hotel" und dem "Sondergebiet Stadthalle" vorzusehen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Die die genaue Fuß- und Radwegeplanung, auch im Bereich der "Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage", wird im Zusammenhang mit der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung vorgenommen.

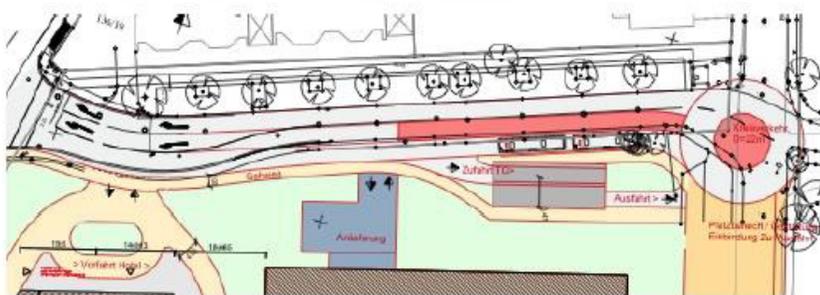
A 5

Es wird empfohlen, oben formulierten Änderungsvorschlag eines durchgängigen Fußgänger- und Fahrradweges zwischen Hotel und Kurhalle vom „Schwarzen Weg“ bis zum Niddauerweg in die Entwurfsplanung zu integrieren und dies im Textteil des Entwurfs unter Ziffer 6 bei den Festsetzungen zu ergänzen.

Die Ausführung des Fuß- und Radweges kann mit Asphaltdeckschicht geschehen oder aber auch mit wassergebundener Tragschicht. Es ist darauf zu achten, dass hier keine Gastronomie im Außenbereich – sei es vom Hotel oder sei es von der Kurhalle – eine durchgehende Befahrung des Verbindungsweges hindert. Ein Fehler, wie er zunächst vom Magistrat der Stadt Bad Vilbel bei der Bibliotheksbrücke ausgeschlossen wurde, dass nämlich der Weg entlang der Bibliotheksbrücke auch für Fahrradfahrer auf dem Rad offen gehalten würde, was später dann aus finanziellen Interessen der Stadt zugunsten des Cafébetreibers revidiert wurde, darf sich hier nicht wiederholen. Dem öffentlichen Verkehrsraum ist Vorrang einzuräumen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Benutzung der für Fußgänger vornehmlich reservierten „Promenade“, die östlich des alten Kurhauses von der Bibliotheksbrücke zum geplanten Kreisverkehr zwischen Niddastraße / Parkstraße / „Schwarzer Weg“ für Fahrradfahrer, die von der Kasseler Straße zum Niddauerweg Richtung Westen – also unter der Unterführung der Main-Weser-Bahnstrecke hindurch – ein „sehr großer Umweg“ sein würde, der dann weder direkt noch kreuzungsfrei wäre. Dieser „sehr große Umweg“ wäre nicht nur aufgrund des regen Fußgängerverkehrs auf der „Promenade“ konfliktträchtig, sondern auch aus Sicherheitsüberlegungen maximal ungeeignet, weil sowohl die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage gekreuzt und zusätzlich die auf der Fahrbahn haltenden Linien- und Reisebusse umfahren werden müssten. Ein Ausweichen auf den nur 2,00 Meter breiten südlich des „Schwarzen Weges“ gelegenen Fußgängerweg, der die übliche Mindestbreite von 2,50 Metern noch unterschreitet, dürfte nach StVO nicht gestattet werden können.

Siehe dazu den relevanten Ausschnitt des Planentwurfs:



3. Sicherung von Wegerechten durch Baulasten oder beschränkte Dienstbarkeiten

Soweit notwendig, weil möglicherweise Freiflächen um den Gebäudekomplex „Hotel“ an private Investoren veräußert werden sollen, ist darauf zu achten, dass ein Wegerecht für Fußgänger und Radfahrer mit den genannten Mindestbreiten westlich und östlich des Gebäudekomplexes „Hotel“ zwischen „Schwarzer Weg“ und Niddauerweg ausbedungen bleibt. Dies kann und muss dinglich durch eine Baulast oder durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten geschehen. Eine Pacht ist hier keinesfalls ausreichend.

H

Der Hinweis zur Ausführung eines Fuß- und Radweges und worauf hier zu achten sei, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis, dass die Nutzung der Fläche östlich des Kurhauses als Verbindung von der Kasseler Straße zum Niddaradweg Richtung Westen ein großer Umweg und aufgrund der starken Frequentierung durch Fußgänger sehr konfliktträchtig sei, wird zur Kenntnis genommen.

Die Anregung **A 6**, für die angesprochene Verbindung zwischen Niddastraße / Schwarzer Weg ein Wegerecht innerhalb der Baugebiete durch eine Baulast oder durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten zu sichern, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

H

Der Hinweis, dass eine Pacht für die Sicherung des Wegerechts nicht ausreichend sei, wird zur Kenntnis genommen.

A 6

H

C. Errichtung eines zentralen „City-Fahrradparkhauses“ im Bereich „Kurpark West“

Der Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ nimmt unabhängig von der bislang mangelhaften Berücksichtigung der Wegebeziehungen für die Nahmobilität (siehe oben unter B.) ein zentrales Mobilitätsthema aus: die **Schaffung von sicheren, wetterfesten und qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen in zentraler Lage.**

Es ist bereits seit geraumer Zeit stadt- und verkehrsplanerischer „Mainstream“, dass es unzureichend ist, Radwege von A nach B zu bauen und gleichzeitig die Errichtung sicherer und wetterfester Radabstellanlagen zu vernachlässigen.

Leider finden sich sowohl im Textteil als auch in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ nur Aussagen zum „ruhenden Verkehr“ in Bezug auf Kfz – hier insbesondere zur Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen.

Bedauerlicher Weise ist bislang auch bei diesem zentralen Planungsvorhaben im öffentlichen Raum keine Abkehr von dem überkommenen Leitbild einer „autogerechten Stadt“ aus den 1960er Jahren zu erkennen. Das gilt nicht zuletzt für den „ruhenden Verkehr“.

Das ist leider sehr kurzfristig und zugleich rückständig. Für einen Pkw-Stellplatz benötigt man eine Fläche, auf welcher man 8 – 10 Fahrräder oder wahlweise 4 Lastenräder unterbringen kann. Für letztgenannte Lastenräder ist bislang in Bad Vilbel überhaupt kein Verkehrskonzept – insbesondere was Stellplätze anbelangt – vorgesehen. Eine Überarbeitung des im November 2017 vorgestellten Radverkehrskonzeptes ist sicherlich in dieser Beziehung notwendig – allerdings ist dies nicht ausreichend.

Aus diesem Grunde wird empfohlen, für den Bebauungsplan „Kurpark West“ ein „City-Fahrradparkhaus“ vorzusehen und in die Planung zu integrieren. Dieses „City-Fahrradparkhaus“ sollte **mindestens 250 (besser 300) sichere und wetterfeste Fahrradabstellplätze** aufweisen, die möglichst kostenfrei oder aber gegen eine sehr geringe Gebühr benutzt werden können. **Zudem** sollten in einem „City-Fahrradparkhaus“ auch **Abstellmöglichkeiten für mindestens 25 (besser 30) Lastenfahrräder** geschaffen werden. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass damit potentieller innerstädtischer Pkw-Verkehr in relevantem Umfang substituiert werden kann.

Für den städtischen Haushalt bietet sich die Schaffung eines „City-Fahrradparkhauses“ zudem als äußerst kostengünstige und damit finanziell attraktive Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme an. Die Tiefgarage mit 400 Stellplätzen wird laut Presseberichten von den Stadtwerken Bad Vilbel (und damit mit öffentlichem Geld) finanziert und soll rund 12 Millionen Euro kosten. Das bedeutet Investitionskosten in Höhe von 30.000,00 Euro für einen einzigen Pkw-Tiefgaragen-Stellplatz.

Zum Vergleich: in Bad Vilbel betragen die Gesamtkosten für insgesamt 164 überdachte Radabstellanlagen und 5 Fahrradboxen inklusive Kosten für die Installation und Erdarbeiten, Pflasterungen etc. 178.103,00 Euro in den letzten beiden Jahren. Die Stadt Bad Vilbel hat davon letztlich "nur" 37.416,00 Euro gezahlt. Der Löwenanteil der Kosten iHv 142.064,00 Euro wurde mit GVFG- und FAG-Mitteln bestritten. Die Förderquote lag letztlich bei 80

A 7

Die Anregung **A 7**, sichere, wetterfeste und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen in zentraler Lage vorzusehen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.

Die Lage der Fahrradabstellplätze und ihre Ausführung wird im Rahmen der nachfolgenden Freiflächen- und Hochbauplanung bestimmt, so dass zum jetzigen Zeitpunkt hierüber keine Aussagen getroffen werden können. Regelungen hierzu sind in der geltenden Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel enthalten, die auch im Plangebiet anzuwenden ist.

A 8

Der Anregung **A 8**, in der Begründung Aussagen zum ruhenden Verkehr in Bezug auf Fahrradabstellplätze zu ergänzen, wird gefolgt.

Der entsprechende Abschnitt in der Begründung zum Bebauungsplan wird ergänzt.

Der Anregung **A 9**, ein City-Fahrradparkhaus vorzusehen, wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans nicht gefolgt.

Aufgrund des knappen Flächenangebots und dem Planungsziel, möglichst viel Grünfläche zu erhalten und möglichst wenig Fläche zu versiegeln bzw. zu unterbauen, lässt sich ein solches Vorhaben im Plangebiet nicht verwirklichen.

A 9

Der **Hinweis** zu den Kosten eines solchen Fahrradparkhauses wird zur Kenntnis genommen.

H

Prozent bezogen auf die Gesamtausgaben. Der Eigenanteil lag demnach bei gerade einmal 20 Prozent. Pro überdachtem Radabstellplatz bzw. pro abschließbarer Fahrrad-Box hat die Stadt Bad Vilbel somit gerade einmal 222,00 Euro aus eigenen Mitteln beisteuern müssen. Ohne Gewähr dafür tragen zu können, dürfte die Förderquote auch für ein „City-Fahrradparkhaus“ in einer ähnlichen prozentualen Höhe zu erlangen sein. Die Investitionskosten für ein gläsernes „City-Fahrradparkhaus“ in oben genannten Dimensionen können mit 250.000,00 Euro bis zu 500.000,00 Euro – je nach Ausstattung – veranschlagt werden. Der Eigenanteil für Bad Vilbel könnte so lediglich 50.000,00 bis 100.000,00 Euro betragen. Dafür bekommt man gerade einmal 2 – 3 Pkw-Tiefgaragenstellplätze.

Beispiel für ein zentrales „City-Fahrradparkhaus“ mit Glasfassade:



Bildnachweis: Rüdiger Wolk (Wikipedia/Wikimedia), CC-BY-SA 2.5

Ein solches gläsernes „City-Fahrradparkhaus“ könnte als besondere Attraktion auch problemlos in die gläserne Orangerie zwischen Kurhalle und Kurhaus integriert werden. Wollte man das Fahrradparkhaus lieber unter die Erde verlegen, ist eine lufttechnisch und baulich von der Pkw-Tiefgarage getrennte Umsetzung zu empfehlen, die also eigene, von den Pkw abgetrennte Ein- und Ausfahrten bzw. Ein- und Ausgänge haben sollte.

Das Kurhausareal bietet sich als zentraler Standort für ein solches Fahrradparkhaus an, da es einen herausragenden „Mobilitätspunkt“ einnimmt. Von hier aus werden fußläufig die Geschäfte in der Innenstadt, d.h. auf dem Niddaplatz und der Frankfurter Straße erschlossen. Ein „City-Fahrradparkhaus“ macht aber auch für auswärtige Besucher erheblichen Sinn, die aus den umliegenden Kommunen Bad Vilbel einen Besuch abstatten möchten. Hierin liegt erhebliches touristisches Potential, das auch für das Stadtmarketing Bad Vilsbels nutzbar gemacht werden kann.

Der Anregung **A 10**, ein Fahrradparkhaus in die Orangerie zu integrieren oder unterirdisch anzulegen, wird nicht gefolgt.

Die Orangerie dient der Erschließung und Verbindung von Stadthalle und Kurhaus. Aufgrund der aus Gründen des Denkmalschutzes und des schonenden Umgangs mit Boden knapp gehaltenen Größe bietet sie für eine zusätzliche Nutzung keinen Raum.

Eine unterirdische Lage würde ebenfalls eine Vergrößerung der durch das Vorhaben beanspruchten Fläche in einem wertvollen Grünbereich und in einer wasserrechtlich schwierigen Situation bedeuten und wird daher abgelehnt. Zudem stellt sich dabei die Frage, ob eine Fahrradtiefgarage angenommen werden würde.

A 10

Beispielsentwurf für ein 2-geschossiges zentrales „City-Fahrradparkhaus“ mit Glasfassade:



Bildnachweis: faktorgruen Partnerschaftsgesellschaft mbB, Freiburg im Breisgau

In unmittelbarer kommunaler Nachbarschaft gibt es seit 2015 am Bad Homburger Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit 176 kostenlosen und 36 kostenpflichtigen Stellplätzen (siehe Link <http://www.kulturbahnhof-bad-homburg.de/shops/index-showid53487.htm>). Dies hat eine städtische Gesellschaft seinerzeit realisiert. Bad Homburg ist von der Einwohnerzahl und der möglichen Zahl der Nutzer zu Bad Vilbel in etwa vergleichbar. Ein Bedarf an sicheren und vor Wind und Wetter geschützten Fahrradabstellplätzen in direkter Nähe zu bedeutenden Mobilitäts-/ Knotenpunkten ist daher nach hiesiger Ansicht in Bad Vilbel gegeben. In Bad Homburg ist die Nachfrage in kurzer Zeit bereits so gestiegen, dass die über 200 Fahrradparkhausabstellplätze nicht mehr ausreichen und mangels Alternativen leider wieder wild an Laternenmasten und Geländern etc. geparkt wird (siehe Link zum Artikel <http://www.taunus-zeitung.de/lokales/hochtaunus/vordertaunus/Radfahrer-machen-Probleme-Wildes-Parken-am-Bahnhof.art48711,2639738>). Deshalb wird in Bad Homburg jetzt auch für den zusätzlichen Bedarf geplant.

H

Ein zusätzlicher Bedarf besteht auch in Bad Vilbel im Umfeld von Stadtbibliothek und Kurhaus.

Auf den beiden nachfolgenden Abbildungen ist ersichtlich, dass die vorhandenen Fahrradbügel häufig nicht ausreichen und „wild“ entweder ohne stationäre Sicherung oder eben hilfsweise an den Fahnenmasten vor dem Kurhaus geparkt wird:

H

Der **H**inweis auf ein beispielhaftes Fahrradparkhaus in Bad Homburg wird zur Kenntnis genommen.

Der **H**inweis auf fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des Kurhauses wird zur Kenntnis genommen. Zur Zeit wird seitens der Stadt hier noch kein Handlungsbedarf gesehen.



Bildnachweis: © Christian Euler



Bildnachweis: © Christian Euler

Es wird deshalb empfohlen, Sorge zu tragen für ein zentrales Mobilitätsthema und deshalb sichere, wetterfeste und qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen in zentraler Lage in einem „City-Fahrradparkhaus“ zu schaffen, das mindestens 250 (besser 300) Fahrradabstellplätze und zudem Abstellmöglichkeiten für mindestens 25 (besser 30) Lastenfahräder bereitstellt. Der Entwurf des Bebauungsplans „Kurpark West“ sollte diesbezüglich ergänzt und optimiert werden.

Für Rückfragen und Anregungen stehe ich gerne zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

A 11

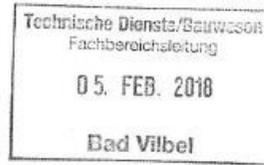
Der Anregung **A 11**, ein City-Fahrradparkhaus vorzusehen, wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans nicht gefolgt.

s. Beschluss zu Punkt A 9: Aufgrund des knappen Flächenangebots und dem Planungsziel, möglichst viel Grünfläche zu erhalten und möglichst wenig Fläche zu versiegeln bzw. zu unterbauen, lässt sich ein solches Vorhaben im Plangebiet nicht verwirklichen.

Magistrat der Stadt Bad Vilbel

Am Sonnenplatz 1

61118 Bad Vilbel



Bebauungsplan Kurpark West

hier: Schriftliche Einwendung im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3(2) BauGB

nachrichtlich: Stadtverordnetenvorsteher,
Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung,
ADFC Bad Vilbel,
Presse

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem oben bezeichneten Bebauungsplan-Entwurf möchte ich die nachfolgende schriftliche Einwendung nach § 3 (2) BauGB abgeben, die sich in erster Linie mit formalen Mängeln des Abwägungsverfahrens auseinandersetzt, die jedoch auch auf materiellen Mängeln der vorgelegten Unterlagen fußen. Abweichend von den üblichen Gepflogenheiten schicke ich der Einwendung daher einen Absatz „Vorbemerkungen“ voraus, die Zusammenhänge näher zu beleuchten, die über das gewöhnliche Maß einer Einwendung im Rahmen der Bauleitplanung hinaus gehen.

Ich bitte um eine Bestätigung des fristgerechten Empfangs.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen.....	3
1. Fließender Verkehr.....	7
2. Parkplätze.....	9
3. ÖPNV.....	10
4. Kollision mit dem regionalen Flächennutzungsplan.....	11
5. Zeitliche Konflikte und inszenierter Zeitdruck.....	11

Vorbemerkungen

Es gibt **erhebliche Zweifel** an der ordnungs- und sachgemäßen Abwicklung des Abwägungsprozesses, die dem Magistrat einerseits und dem Kollegium der Stadtverordnetenversammlung andererseits zuzuordnen sind. Diese Vorbemerkungen richten sich daher in erster Linie an diese Gremien, sind aber **ausdrücklich** Bestandteil der Einwendungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 (2) BauGB und von dieser **nicht** abzutrennen.

1. Mangelnde Sorgfaltswahrung des Magistrats

- Es sind **offensichtliche** Fehler im Verkehrsgutachten enthalten, die bei sorgfältiger Prüfung seitens des Magistrats erkennbar und vor Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung zu beseitigen gewesen wären.
- Soweit die Fehler nicht mehr fristgerecht vor der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung zu korrigieren gewesen sind, wäre die Vertagung der Beschlussfassung zwingend gewesen.
- Die offensichtlichen Fehler (im Detail dargelegt ab Blatt 7) sind:
 - **Alter der Verkehrszählung** (über ein Jahr vor Eröffnung der Neuen Mitte)
 - **Verkehrszählung zur Zeit einer Großbaustelle**
 - **Vermengung mit einer anderen Verkehrszählung**
 Diese Fehler beschädigen die Aussagekraft der Verkehrszählung dramatisch.

A 1

A 1.1

Bürger/in 3

Stellungnahme vom 02.02.2018

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, Teile des Aufstellungsverfahrens zu wiederholen, wird nicht gefolgt.

Zu den in der Stellungnahme aufgeführten Gründen, die für das Bebauungsplanverfahren von Belang sind:

A 1.1 Das Verkehrsgutachten sei fehlerhaft: Die Analyse-Belastungen 2012 können aus verkehrstechnischer Sicht als Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Kurpark West" verwendet werden. Sie wurden aus flächendeckenden und über mehrere Jahre durchgeführten Verkehrszählungen im Kernstadtbereich entwickelt und im Rahmen des Gesamtverkehrsplans Bad Vilbel (Teil 1: Kernstadt, 2015) zu einer nachhaltigen Datenbasis zusammengefügt. Durch die jahrelangen flächendeckenden Verkehrszählungen, Beobachtungen und Analysen im Untersuchungsraum konnten und wurden temporäre Einflüsse wie u.a. die Baustelle am Nidda-Platz sowie witterungsbedingte Einflüsse verkehrstechnisch beurteilt, berücksichtigt und im Bedarfsfall ausgeglichen. Die Hochrechnung auf durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV, DTV-W, DTV-SV) erfolgte wie allgemein üblich und regelkonform auf Basis der Empfehlungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Ein Ziel dieser flächenübergreifenden Datenbasis für den gesamten Kernstadtbereich war es, auch und gerade für Zeiten, in denen keine repräsentativen Verkehrszählungen möglich sind wie derzeit u.a. aufgrund der Baustelle in der Homburger Straße, eine Grundlage für künftige Berechnungen gewährleisten und weiteres Handeln ermöglichen zu können.

Durch verkehrstechnisch gesicherte Hochrechnungen kann die Datenbasis auf den jeweils anzusetzenden Prognosehorizont (hier 2030) hochgerechnet werden. Die hierzu verwendeten Faktoren für den allgemeinen Verkehrszuwachs wurden aus den langjährigen und flächendeckenden Beobachtungen und Analysen im bestehenden Verkehrsnetz abgeleitet und mit Hessen Mobil im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Homburger Straße ("Schwimmbad", "Krebsschere", "Ziegelhof" und "Quellenpark Südost") abgestimmt. Zusätzlich zum allgemeinen Verkehrszuwachs wurden in der Verkehrsuntersuchung die aktuell bekannten Vorhaben und Planungen mit ihren verkehrlichen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum berücksichtigt. Diese wurden in der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Schwimmbad - 1. Änderung" zusammengefasst und in der vorliegenden

- Es besteht die Besorgnis, dass Veröffentlichungen in der Kolumne „Der direkte Draht“ vom 14.12.2017 und vom 18.1.2018 durch ihre Formulierung mutmaßlich geeignet sind, informell Druck auf die Stadtverordneten auszuüben, keine Kritik im Abwägungsprozess zu artikulieren. Dies gilt auch dann, wenn Stadtverordnete hier nicht direkte als solche angesprochen sind.
- Die Einbringung sachfremder Erwägungen sind vorgeschoben, wie etwa die Argumentation eines Stadtrats, das projektierte Hotel müsse die Größe haben, um den Schallschutz für den Kurpark zu gewährleisten. Dies gilt auch für die ursprüngliche Herleitung der Notwendigkeit der Stadthalle durch den Hessentag. Diesem Argumentation stehen sachliche Begründungen entgegen. So hat der Magistrat die Argumentation mit dem Hessentag bereits selbst ad absurdum geführt und über die Presse für obsolet erklärt.

2. Mangelnde Sorgfaltswahrung der Stadtverordnetenversammlung

- Alleine die materiellen Fehler des Anhangs zum Verkehrsgutachten sind so offensichtlich, dass sie selbst bei einfachem Durchblättern der Unterlagen erkennbar sind. Dies deutet darauf hin, dass die Unterlagen nur unvollkommen beachtet worden sind.
- Zweifel innerhalb des Kollegiums der Stadtverordneten sind in der Presse thematisiert worden, sie spiegeln sich aber nicht in entsprechend kritischen Nachfragen im Abwägungsprozess wider. Entsprechende Anfragen sind weder für die StVV noch für den Ortsbeirat oder die maßgeblichen Ausschüsse erkennbar:
 1. Welche Maßnahmen werden getroffen, dass Bad Vilbel zum Hessentag nicht durch zwei oder mehr Großbaustellen beeinträchtigt wird?
 2. Welche Maßnahmen werden getroffen, wenn offensichtlich wird, dass Bad Vilbel zum Hessentag durch zwei oder mehr Großbaustellen beeinträchtigt ist?
 3. Wurde der (in der Presse beschriebene) positive Effekt der 30-Minuten-Brötchentaste des City-Parkplatzes auch für Bereiche der Frankfurter Straße abseits der „Neuen Mitte“ nachgewiesen?
 4. Wie wurden die Zahlen zur Brötchentaste erhoben, hat es eine begleitende Befragung gegeben? Sind diese Zahlen in die Bewertung der Bauleitplanung „Kurpark West“ eingeflossen? Wenn ja, wie und mit welchem Ergebnis? Wenn nicht, warum wurde darauf verzichtet?
 5. Wie soll der positive Effekt der 30-Minuten-Brötchentaste des City-Parkplatzes für das neue Parkhaus (Tiefgarage) erhalten bleiben?
 6. Wer wird der Betreiber des neu zu errichtenden Parkhauses? Durch wen soll die Konzessionierung erfolgen?

H

Untersuchung überlagert. Ein weiterer, gesicherter Kenntnisstand liegt derzeit nicht vor.

Bei den falschen Beschriftungen handelt sich um einen redaktionellen Fehler, Zählraten und Inhalt sind davon nicht betroffen.

A 1.2

Der **Hinweis** auf eine mögliche Beeinflussung von Stadtverordneten wird außerhalb des Verfahrens zur Kenntnis genommen. Dieser Aspekt betrifft nicht den Regelungsgehalt eines Bebauungsplans.

A 1.2 Es seien sachfremde Erwägungen vorgeschoben worden, die zu falschen Entscheidungen geführt hätten: In eine Entscheidung zur Aufstellung eines Bebauungsplans fließen viele Faktoren ein, die sich nicht nur aus dem Plangebiet selbst herleiten, sondern mit der Stadtentwicklung als Ganzes zu tun haben, z.B. Standortfragen, wirtschaftliche Erwägungen oder die Attraktivität der Stadt innerhalb der Rhein-Main-Region. Die Entscheidung darüber, welche Aspekte im Einzelnen besonderes Gewicht erhalten, obliegt der Stadtverordnetenversammlung.

H

Die **Hinweise** zu Unklarheiten, die organisatorische Aspekte bei der Umsetzung des Vorhabens und die Details hinsichtlich der Organisation der Tiefgarage betreffen, werden zur Kenntnis genommen. Diese Aspekte betreffen nicht den Regelungsgehalt eines Bebauungsplans.

7. Ist ein reiner Betrieb der Stadthalle durch einen Konzessionär vorgesehen? Hat sich die Fa. Satis&Fy oder der Hotelbetreiber für eine solche Konzession interessiert?
8. Wie werden die Tarife für das Parkhaus bestimmt, welche Einflussnahme durch die Stadt (Magistrat/StVV) ist vorgesehen?
9. Die Tiefgarage „Neue Mitte“ wird regelmäßig um 21 Uhr geschlossen, das Parken weiterer Fahrzeuge ist dann nicht mehr möglich. Wie wurden Wechselwirkungen zwischen der Tiefgarage „Kurpark West“ und den begrenzten Parkmöglichkeiten der Innenstadt bewertet?
10. Welche Auswirkungen von Veranstaltungen in der projektierten Stadthalle auf die Nutzung der Innenstadt wurden untersucht, welche Resultate sind in die Planung eingeflossen, welcher Methodik wurde sich bedient?
11. Wurde der Betreiber der Tiefgarage „Neue Mitte“ angesprochen, die Öffnungszeiten zu verlängern? Welche Möglichkeiten bestehen seitens der Stadt (Magistrat/StVV), hierauf Einfluss zu nehmen?
12. Die projektierte Stadthalle bietet 1.200 Sitzplätze oder 1.600 Stehplätze für Veranstaltungen, die auch überörtliche Bedeutung haben können/sollen. Mit welcher Anzahl privater PKWs ist bei der überörtlichen Nutzung zu erwarten? Welche Entlastung ist durch den ÖPNV möglich?
13. Wurde die Situation bei mehrfachen parallelen Veranstaltungen, z.B. bei während der Burgfestspiele oder Events im Spaßbad untersucht? Welches Zahlenmaterial wurde dem zugrunde gelegt und nach welcher Methode wurde dies bewertet?
14. Die Burgfestspiele mit 730 Sitzplätzen für die Hauptbühne bieten Platz für etwas mehr als die halbe Besucherzahl einer vollbesetzten Veranstaltung der projektierten Stadthalle. Wurden dort Erhebungen gemacht, wie viele Besucher mit einem PKW anreisen und welche Parkplätze hierfür genutzt werden? Wie bewertet der Magistrat diese Zahlen? Wie bewerten die beteiligten Planungsbüros diese Zahlen?
15. Gibt es valide Zahlen über die Anzahl der Besucher der Burgfestspiele, die aus dem Umland von Bad Vilbel zu den Aufführungen anreisen? Wie weit können diese Zahlen auch für Veranstaltungen in der projektierten Stadthalle hochgerechnet werden?
16. Wie gelangen Besucher ohne eigenen PKW und mit Mobilitätseinschränkung nach einer Veranstaltung zurück auf den Hellsberg oder nach Gronau? Wurde der Behindertenbeauftragte hierbei einbezogen, wurde der Seniorenbeirat einbezogen?
17. Wer soll die Hallenbelegung steuern, welche Einflussnahme ist durch die Stadt (Magistrat/StVV) vorgesehen?
18. Welchen zeitlichen Raum soll die Belegung durch örtliche Veranstaltungen (Vereine, Parteien, Organisationen, Verbände, etc.) zugestanden werden? Welche Kosten für die Veranstalter sind hierdurch zu erwarten? Welchen Einfluss soll die Stadt (Magistrat/StVV) auf die Vergabe erhalten?

H

A 2

H

A 3

A 4

H

H

Der **Hinweis** zu möglichen Wechselwirkungen der Öffnungszeiten innenstadtnaher Parkhäuser wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung **A 2**, Wechselwirkungen zwischen Innenstadt und Stadthalle zu berücksichtigen, ist bereits gefolgt worden.

In der Begründung wird beschrieben, dass die Stadthalle und auch das Hotel das Geschäftszentrum der Stadt um eine kulturelle und bürgerschaftliche Nutzung erweitern und dass Synergieeffekte zu erwarten sind.

Der **Hinweis** zu den Öffnungszeiten des Parkhauses "Neue Mitte" wird zur Kenntnis genommen. Dieser Aspekt betrifft nicht den Regelungsgehalt eines Bebauungsplans.

Der Anregung **A 3**, in der Verkehrsuntersuchung in Bezug auf überörtliche Veranstaltungen auch die Anreise mit dem ÖPNV zu berücksichtigen, ist bereits durch die Festlegung der erforderlichen Stellplätze für das Vorhaben gefolgt worden.

Die Festlegung der nachzuweisenden Stellplatzzahl beruht auf der Annahme, dass nicht alle Besucher/innen mit dem Auto, sondern ein guter Teil auch mit dem Umweltverbund, d.h. zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV anreisen wird. In Bezug auf die Dimensionierung der Verkehrsflächen wurden daher die nachzuweisenden Stellplätze mit den gängigen Belegungszahlen und den voraussichtlichen Spitzenzahlen in Bezug auf die dabei entstehenden Verkehrsbewegungen zugrundegelegt.

Der Anregung **A 4**, in der Verkehrsuntersuchung andere gleichzeitige Veranstaltungen im Stadtgebiet zu berücksichtigen, wird teilweise gefolgt.

Die Bemessung der Verkehrsflächen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis einmaliger Ereignisse, sondern auf Basis absehbarer und häufiger wiederkehrender Ereignisse. Dies entspricht einer fachlich regelkonformen Vorgehensweise.

Die **Hinweise** zu Unklarheiten in Bezug auf Barrierefreiheit und Hallenbelegung werden zur Kenntnis genommen. Diese Aspekte betreffen nicht den Regelungsgehalt eines Bebauungsplans, sondern werden in nachgelagerten Verfahren bearbeitet.

19. Das Verkehrsgutachten für den B-Plan „Kurpark West“ stützt sich im Wesentlichen auf Zahlen des kürzlich vorgelegten Generalverkehrsplans der Stadt Bad Vilbel und insbesondere einer Verkehrszählung an einem Wochentag hieraus. Erachtet der Magistrat dieses Vorgehen als ausreichend?
20. Die Verkehrszählung, die dem Generalverkehrsplan zuzurechnen ist, fand am 2.2.2012 statt, zu diesem Zeitpunkt war die Baustelle der „Neuen Mitte“ in ihrer Hochphase, was zu erheblichen Verkehrsbehinderungen in der Frankfurter Straße (Vorderseite der Baustelle) und der Parkstraße (Rückseite und Andienung der Baustelle) führte. Wie sind die Verzerrungen der Zahlen berücksichtigt, welcher Methodik wurde sich bedient?
21. Wurden neben der singulären und reinen Zählung von Fahrzeugbewegungen andere und im Gutachten nicht benannte Erhebungsmethoden angewandt, etwa Befragungen? Waren solche Erhebungen seitens des Magistrats beauftragt oder gegenteilig durch die Beauftragung ausgeschlossen?
22. Bereits für den B-Plan „Neue Mitte“ wurde bezüglich der Umweltverträglichkeit festgestellt, dass eine Bebauung im Bereich der Nidda und der angrenzenden Flächen für die Frischluftzirkulation (für Frankfurt) von großer Bedeutung ist und daher so klein wie möglich auszufallen hat. Wie deckt sich dies mit der Aussage des ehrenamtlichen Stadtrats Klaus Minkel, ein möglichst großes Hotelgebäude als Lärmschutzriegel gegen die Bahnstrecke zu nutzen? Wie ist diese Äußerung in Bezug auf die Ausbreitungseigenschaften von Schallwellen zu bewerten?
23. Wie groß ist der zeitliche Spielraum, auch in Bezug auf den anstehenden Hestentag 2020, die Stadthalle, das Hotel oder zumindest die Tiefgarage in einem betriebsfertigen Zustand zu haben? Liegt eine ggf. provisorische Inbetriebnahme der Tiefgarage für den Hestentag im Bereich des Möglichen? Welche Maßnahmen wären erforderlich, dies zu erreichen?
24. Welche Maßnahmen wurden seitens des Magistrats ins Auge gefasst, wenn dieser enge zeitliche Spielraum – z.B. durch Klagen aus der Bürgerschaft gegen die Bauleitplanung vor dem Verwaltungsgericht Gießen – weiter beeinträchtigt wird? Gibt es Anzeichen für solche Verzögerungen?
25. Ist zu erwarten, dass neben den bereits genannten Punkten und möglichen Klagegründen weitere Punkte hinzu kommen könnten? Ist auszuschließen, dass ein Konflikt zwischen dem regionalen Flä-

H**H****H**

Die **H**inweise zu Unklarheiten in Bezug auf Grundlagen des Verkehrsgutachtens werden zur Kenntnis genommen.

Das Verkehrsgutachten wurde nach einer bewährten und anerkannten Methodik fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt. Es kann im aktuellen Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt werden. Seitens der beteiligten Behörden kamen dazu keine kritischen Stellungnahmen.

Der **H**inweis zu Unklarheiten in Bezug auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wird zur Kenntnis genommen.

Die der Begründung beigefügten Gutachten (Landschaftsplanerischer Fachbeitrag, Artenschutzrechtliche Prüfung, Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls und Schallschutzgutachten) befassen sich umfassend mit möglichen Auswirkungen. Ihre Ergebnisse werden im Bebauungsplan soweit erforderlich berücksichtigt, so dass erhebliche negative Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen werden können.

Die **H**inweise zu angenommenen Unsicherheiten bei zeitlichen Aspekten des Vorhabens werden zur Kenntnis genommen.

chennutzungsplan und dem hier vorgetragenen Bauungsplan trotz gegenteiliger Bekundungen doch bestehen könnte, der möglicherweise auf dem Klagewege festgestellt werden kann?

26. Welche Auswirkungen auch auf andere Projekte in Bad Vilbel hätte eine Verzögerung oder Umlanung im Planungsgebiet „Kurpark West“? Sind die offenkundigen Mängel und Nachlässigkeiten einem entsprechenden Zeitdruck durch andere Projekte geschuldet?
27. Wie wirken sich potentielle oder mit an Sicherheit grenzend zu erwartende Planungsmängel und einschränkende Wirkungen auf die zukünftige Entwicklung der Stadt Bad Vilbel aus, hier insbesondere auch auf die unmittelbare Innenstadt bezogen?
28. Wurden solche potentiellen Einschränkungen mit dem Planungsbüro besprochen, wurden diese seitens den Planungsbüros thematisiert?
29. Am 23.5.2011 wurde die Baustelle „Neue Mitte“ beiderseits der Nidda eingerichtet, die so bis nach dem 8.3.2013 bestand. Die Knotenzählung, durchgeführt durch das Unternehmen IMP Plan, erfolgte am 2.2.2012 und damit während der Bauarbeiten. Wurde der Magistrat bei der Beauftragung vom Auftragnehmer auf die daraus hervorgehende Beeinflussung der Zählungen hingewiesen?
30. Der Februar 2012 war ausweislich der Wetteraufzeichnungen ein außergewöhnlich kalter Februar mit Dauerfrost über viele Tage. Für den Zähltag wird das Wetter laut Deckblatt der Knotenzählungen mit „sonnig, -9°C“ beschrieben, für die Querschnittszählung wurden überhaupt keine Angaben zu Wetter gemacht. Wurde diese Beeinflussung der Zählung durch das Planungsbüro näher erläutert? Welche Aktivitäten fanden zu dieser Zeit auf der Baustelle statt? Welche Schlüsse sind hieraus gezogen worden?
31. Die Knotenzählung KP-2 ist fehlerhaft ausgewiesen als „Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus“ und befand sich zudem unmittelbar an der Hauptzufahrt zur Großbaustelle „Neue Mitte“, wie bewertet der Magistrat die Aussagekraft dieser Zählstelle?
32. Die Tabellen, die sich auf die Zählstelle KP-2 beziehen, sind nicht eindeutig beschriftet, welche Maßnahmen wurden ergriffen, dass sichergestellt ist, tatsächlich nur Zahlen zu dieser Zählstelle in den Tabellen zu finden? Wurde dieser Mangel gegenüber IMB Plan gerügt?
33. Die singuläre Knotenzählung vom 2.2.2012 und Querschnittszählung von 2.2.2012 bis 6.2.2012 sind Teil des aktuellen Generalverkehrsplans, dem sie auch für den B-Plan-Entwurf „Kurpark-West“ entnommen wurden. Welche Planungen sind neben dem GVP und B-Plan-Entwurf „Kurpark-West“ hiervon tangiert?

Alle diese Fragen wurden im Rahmen der hierfür bestimmten Gremien nicht erörtert. Eine Beantwortung – obwohl in der Sache dringend geboten – ist im zeitlichen Ablauf des Abwägungsprozesses nicht mehr zu erwarten. Sie sollen hier zumindest informell benannt sein. Den Stadtverordneten – jedem einzelnen auch ohne Beteiligung der jeweiligen Fraktion – steht es frei, die Fragen auch jetzt noch zu stellen und beantworten zu lassen.

- Neben den materiellen Fehlern leuchtet ein formaler Fehler besonders heraus, der ebenfalls sogar in der Presse erörtert wurde, die verspätete Übergabe der Unterlagen an die Stadtverordneten. Dies hätte zwingend eine Absetzung der Beschlussfassung von der Tagesordnung nach sich ziehen müssen.
- Die StVV ist de jure Herrin des Verfahrens, auch wenn dies de facto leicht in Vergessenheit gerät. Sie kann jederzeit durch einfache Beschlussfassung eine Heilung der benannten Mängel herbeiführen, indem sie das laufende Abwägungsverfahren an den Punkt zurücknimmt, wo die bestehenden Fehler und Mängel zu korrigieren sind und damit die Korrekturen einleiten:
 - Nachholung eines validen Verkehrsgutachtens
 - Einbeziehen des neuen Verkehrsgutachtens in den B-Plan-Entwurf „Kurpark-West“
 - Wiederholung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 BauGB)
 - Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 (2) BauGB)

Je früher die Fehler- und Mängelbeseitigung durchgeführt wird, um so geringer fällt der Zeitverlust durch diese Schritte aus. Damit verringert sich der potentielle Schaden für die Stadt Bad Vilbel.

3. Mangelnde Sorgfaltswahrung des Planungsbüros (Diesing & Lehn)

- Das Planungsbüro Diesing & Lehn war in allen betreffenden Verfahren (aktueller B-Plan-Entwurf „Kurpark-West“, B-Plan 72 „Neue Mitte“ und der vor Erlangung der Rechtskraft zurückgenommene B-Plan-Entwurf „Parkhaus Schwarzer Weg“) das

H

H

H

A 5

H

Die **Hinweise** zu angenommenen Unsicherheiten bei juristischen Aspekten des Vorhabens und zur Kommunikation mit dem Planungsbüro werden zur Kenntnis genommen.

Die Auffassung, dass Mängel und Nachlässigkeiten in Kauf genommen werden, wird nicht substantiell belegt und ist daher nicht nachvollziehbar. Auch sind die unterstellten einschränkenden Wirkungen durch die Planung auf die Stadtentwicklung Bad Vilbels nicht nachvollziehbar.

Die **Hinweise** zu Unklarheiten in Bezug auf die Erstellung des Verkehrsgutachtens werden zur Kenntnis genommen.

Das Verkehrsgutachten wurde nach einer bewährten und anerkannten Methodik fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt. Es kann im aktuellen Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt werden. Seitens der beteiligten Behörden kamen dazu keine kritischen Stellungnahmen, s. a. Beschluss zu Punkt A 1.1.

Die redaktionellen Fehler bei den Überschriften werden korrigiert, Zähldaten und Inhalte sind davon nicht betroffen.

Die **Hinweise** auf Handlungsmöglichkeiten der Stadtverordneten und die angeblich verspätete Übergabe der Unterlagen an sie wird zur Kenntnis genommen.

Das Bauungsplanverfahren wurde und wird gemäß den gesetzlichen Regelungen durchgeführt.

Der Anregung **A 5**, aufgrund der angeblichen Fehler und Mängel ein neues Verkehrsgutachten zu erstellen und die Beteiligungsschritte gemäß § 3 (2) und § 4 (2) zu wiederholen, wird nicht gefolgt.

Aus den aufgeführten Aspekten zum Verkehrsgutachten ergibt sich nach Auffassung der Stadt nicht die Erfordernis, das Verfahren in dem gewünschten Umfang neu aufzurollen. Nur wenn sich ein Änderungsbedarf für den Entwurf des Bebauungsplans ergibt, sind gemäß § 4a (3) BauGB die entsprechenden gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren erneut durchzuführen.

Der **Hinweis** auf die angeblich mangelnde Sorgfaltswahrung durch das Büro Diesing + Lehn wird zur Kenntnis genommen.

Die unterstellte mangelnde Sorgfaltswahrung wird nicht substantiell belegt und ist daher nicht nachvollziehbar.

maßgebliche Planungsbüro. Überschneidungen und mangelnde Validität sind mit ausreichender Sorgfalt problemlos erkennbar gewesen.

4. Mangelnde Sorgfaltswahrung des Verkehrsgutachters (IMB Plan)

- Das Verkehrsplanungsbüro IMP Plan hat am 2.2.2012 in Kenntnis einer Großbaustelle, die den gesamten Verkehr der Innenstadt und deren unmittelbarer Nachbarschaft erheblich störte, eine Knotenzählung durchgeführt, die u.a. in den Generalverkehrsplan der Stadt Bad Vilbel und den B-Plan-Entwurf „Kurpark-West“ eingeflossen ist.
- Die Rückseite der Baustelle mit deren Andienung lag unmittelbar in der als KP-2 benannten Zählstelle („Schwarzer Weg“/Niddastraße/Parkstraße) und kann dem Personal des verantwortlichen Verkehrsplanungsbüro IMP Plan nicht entgangen sein.
- Zumindest beim B-Plan-Entwurf „Kurpark-West“ fehlt den Unterlagen jeglicher Hinweis auf diese Beeinflussungen der Zählungen.
- Zudem ist genau die Zählstelle KP-2 in den Papieren falsch bezeichnet als Bestandteil des Auftrags „Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus“.

H

5. Auswirkungen

- Es ist für den Bürger, selbst bei überdurchschnittlicher Einarbeitung, nicht mehr möglich, sich anhand der verwirrenden Unterlagen ein ausreichend sicheres Bild von den tatsächlichen Verhältnissen zu machen, die Bürgerbeteiligung nach § 3 (2) BauGB gerät so zur Farce und wird damit anfechtbar.
- Einzelne Mängel eignen sich zur Klage vor dem Verwaltungsgericht Gießen und machen das Projekt damit grundsätzlich im Zeitablauf noch schlechter kalkulierbar.
- Politische und gesellschaftliche Auswirkungen, die hier ebenfalls angeführt werden können, bleiben unberücksichtigt, sie gehören dringend in den politischen Diskurs und sind aber ungeeignet für die Behandlung im Rahmen einer Bürgerbeteiligung im B-Plan-Verfahren.

H

Der Hinweis auf die angeblich mangelnde Sorgfaltswahrung durch das Büro IMB-Plan wird zur Kenntnis genommen.

Die unterstellte mangelnde Sorgfaltswahrung wird nicht substantiell belegt. Die Verkehrsuntersuchung wurde nach einer bewährten und anerkannten Methodik fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt. Die redaktionellen Fehler bei den Überschriften werden korrigiert, Zähldaten und Inhalte sind davon nicht betroffen. Damit kann die Verkehrsuntersuchung im aktuellen Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt werden. Seitens der beteiligten Behörden kamen dazu keine kritischen Stellungnahmen, s. a. Beschluss zu Punkt A 1.1.

Die Hinweise auf möglicherweise verwirrende Unterlagen, Anfechtbarkeit der Bürgerbeteiligung, Klagemöglichkeiten sowie politische und gesellschaftliche Auswirkungen werden zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf die Beteiligung als den Aspekt, der für das Bebauungsplanverfahren von Belang sein könnte, wird nicht belegt, inwiefern diese anfechtbar sein soll. Diese Auffassung ist daher nicht nachvollziehbar

1. Fließender Verkehr

Das vorgelegte Verkehrsgutachten und die gesonderten Anlagen A und B (hier vorliegend als PDF-Dateien, Download vom 21.12.2017, Quelle: Internetauftritt der Stadt Bad Vilbel) weist erhebliche Fehler und Mängel auf. Diese betreffen sowohl die Durchführung der Zählung als auch die Darstellung des Zahlenmaterials:

- Die gesonderte Datei mit den Anlagen A und B (Knotenzählungen) beinhaltet die folgenden PDF-Metadaten:
 - **Titel (Ursprungsdatei):** Microsoft Word - VU_Kurpark West 2017-11.docx
 - **Erstellungsdatum:** 24.11.2017 - 15:31:29 MEZ (erste Speicherung)
 - **Bearbeitungsdatum:** 20.12.2017 - 10:36:41 MEZ (letzte Speicherung)
 Die Abweichungen von Erstellungs- und Bearbeitungsdatum betreffen ausschließlich diese eine Datei.
- Die Seiten tragen unterschiedliche und widersprüchliche Bezeichnungen bzw. Titel:
 - **Seiten 21 bis 25**
 - Stadt Friedberg (Hessen), Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012
 - **Seite 26**
 - Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012
 - **Seiten 27 bis 31**
 - Stadt Friedberg (Hessen), Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012
 - **Seite 32**
 - Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012
 - **Seite 33**
 - Stadt Friedberg (Hessen), Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012
 - **Seite 34**
 - Stadt Friedberg (Hessen), VU THM-Campus Verkehrszählung vom Donnerstag, 02.02.2012
- Die unterschiedlichen und widersprüchlichen Bezeichnungen führen sich fort bis in einzelne Tabellen.

Die letzte Bearbeitung der vorliegenden PDF-Datei fand am 20.12.2017 um 10:36 MEZ statt, die beschlussfassende Stadtverordnetenversammlung war aber schon am 19.12.2017, die PDF-Datei wurde **nachträglich** verändert.

Aus den Bezeichnungen und ihrer Widersprüchlichkeit durch die Vermengung von Bezeichnungen, die einerseits der Stadt Bad Vilbel zuzuordnen sind und andererseits der Stadt Friedberg (Hessen), lässt sich schlussfolgern, dass die aktuelle PDF-Datei aus zumindest zwei unterschiedlichen Projekten des Büros IMB-Plan zusammengestellt wurde, höchstwahrscheinlich zur Zeitersparnis mittels „copy&paste“. Es ist damit auch **nicht** mehr **sichergestellt**, dass die aufgeführten Daten ausschließlich einer Zählung in Bad Vilbel zuzuordnen sind. Speziell ersichtlich wird dies an den enthaltenen Tabellen und den ihnen innewohnenden fehlerhaften Bezeichnungen.

Im Internet-Portal „Bad Vilbel Online“ (Quelle: <http://www.bad-vilbel-online-news.de/?p=674> - abgerufen am: 24.1.2018) wird der Baubeginn mit Einrichtung der Baustelle für den 23.5.2011 angegeben. Die FDP Bad Vilbel

A 6

Der Anregung **A 6**, die redaktionellen Fehler in der Verkehrsuntersuchung zu korrigieren, wird gefolgt.

Die redaktionellen Fehler bei den Überschriften werden korrigiert. Zählungen, Inhalt und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind davon nicht betroffen.

Der **Hinweis** zu einem Datum auf einer Datei im Internet wird zur Kenntnis genommen.

Das Datum der Datei bezieht sich auf den Termin der Einstellung ins Internet und gibt keinen Bearbeitungsstand wieder. Die Datei im Internet entspricht der Datei, die den Stadtverordneten vorgelegt wurde.

H

veranstaltete am 1.12.2012 eine Baustellenbesichtigung, zu der sie ab dem 27.11.2012 eingeladen hat (Quelle: <http://www.fdp-bad-vilbel.de/2012/11/27/fdp-besichtigt-baustelle-mediathek-und-neue-mitte/> – abgerufen am: 24.1.2018).

Am 8.3.2013 berichtete die *Wetterauer Zeitung* unter dem Titel „*Erste Geschäfte der »Neuen Mitte« öffnen am 25. April*“:

Bad Vilbel (ach). »Das »Soft- oder Pre-Opening« soll am 25. April sein, zwei Jahre, nachdem die Baustelle eingerichtet wurde«, erläuterte Kurt Liebermeister vom Stadtmarketing den Sachstand in der Neuen Mitte. [...] Zudem solle es auch in der Tiefgarage wie schon auf dem neuen 153 Plätze zählenden City-Parkplatz eine »Brötchentaste« geben. Neu eingerichtet werden ein elektronische Parkpleitsystem für die Tiefgarage der Neuen Mitte und den City-Parkplatz. Damit wolle man verhindern, dass Autos unnötig in die Frankfurter Straße gelockt werden, wie Liebermeister sagte.

Hieraus geht zweifelsfrei hervor, dass die Verkehrszählung stattfand, als der neu errichtete (nach meiner Erinnerung auch vorläufig provisorische) City-Parkplatz die einzige Parkplatzanlage mit größer Kapazität in Bad Vilbel war und der gesamte Verkehr – Fußgänger und Fahrzeuge – durch die Baumaßnahmen erheblich behindert und damit **beeinflusst** war. Die Baustelle „Neue Mitte“ erstreckte sich über die Vorderseite an der Frankfurter Straße (mit Bauzaun unmittelbar an der Fahrbahn) bis zur Rückseite mit Andienung durch den Baustellenverkehr in der Parkstraße.

Die Zählstelle KP-2, die als Bestandteil einer Zählung in Friedberg betitelt ist, befand sich laut Unterlagen demnach unmittelbar an der rückwärtigen Baustellenausfahrt, über die die Baustelle fast ausschließlich angedient wurde. Da diese Zählstelle also gleich in zwei Kategorien als (wohlwollend) auffällig angesehen werden muss, stellt sich durchaus die Frage, ob hier tatsächlich gezählt wurde oder die Zahlen nicht vielmehr durch Interpolation aus den benachbarten Zählstellen ermittelt wurden.

Es findet sich weder im Verkehrsgutachten noch im Anhang ein Hinweis darauf, dass die Verkehrszählung vom 2.2.2012 über ein Jahr **vor** der Fertigstellung der „Neuen Mitte“ inmitten einer Großbaustelle erfolgte und daher mit vom Normalfall völlig abweichenden Verkehrsströmen.

Das Büro IMB-Plan arbeitet bei allen ihren Verkehrserhebungen mit Beiwerten, die nach Quellenangabe im Jahr 1995 festgelegt wurden. Wie diese Beiwerte verwendet werden und wie valide diese auch heute noch sind, ist dem Verkehrsgutachten nicht zu entnehmen. Nicht ersichtlich ist, ob und wie die Kompromittierung der Zählstellen durch die Baustelle mittels Beiwerten kompensiert wurde.

Der Februar 2012 wird darüber hinaus für Europa beschrieben als der drittkälteste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen, in Bad Vilbel herrschte am Zähltag strenger Frost (-9°C laut Deckblatt der Verkehrszählung). In der Literatur (z.B. Unterlagen der BAST) werden Verkehrszählungen im Winter sehr kritisch bewertet und zumindest für überörtliche Verkehrserhebungen **ausgeschlossen**.

Selbst die Nutzung der Wegstrecke von der Frankfurter Straße in Richtung des provisorischen City-Parkplatzes für Fußgänger war stark beeinträchtigt. Die Fußgänger wurden mittels blauer Linien durch den Hasenweg, entlang

A 7

Der Anregung **A 7**, die Verkehrsuntersuchung anhand von anderen Zählwerten zu überarbeiten, wird nicht gefolgt.

Die Verkehrsuntersuchung wurde nach einer bewährten und anerkannten Methodik fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt. Sie kann im aktuellen Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt werden, s. a. Beschluss zu Punkt 1.1.

des Niddauerwegs, über den alten (inzwischen abgebrochenen) Niddasteg und eine undurchsichtige Bauzaunschneise vor dem Kurhaus zum Ersatzparkplatz (heute: City-Parkplatz) im Zickzack geführt. Jeder Nutzer dieser Parkplananlage, der in der Innenstadt seinen Besorgungen nachgehen wollte, war gezwungen, diese Baustellenpassage zu nutzen.

Zur Verwertbarkeit von Zählungen während laufender Baumaßnahmen äußert sich der Erste Stadtrat Wysocki in einem Interview der Frankfurter Rundschau am 19.1.2018 betitelt mit „Der Fahrrad-Club bietet keine Lösungsansätze“ (hier auszugsweise):

Herr Wysocki, der ADFC hat in einem 31-seitigen Bericht die Verkehrspolitik der Stadt infrage gestellt. Eine Hauptkritik lautet, Ihre Verkehrsprognosen berücksichtigten nicht die aktuellen Entwicklungen in der Stadt. Sind die Daten veraltet?

Die Zahlen sind so alt wie die entsprechenden Gutachten, in denen sie erwähnt werden. In den vergangenen Jahren ist an der Verkehrsinfrastruktur viel gebaut worden, und auch momentan haben wir auf der Homburger Straße eine Großbaustelle. Es hatte daher wenig Sinn, die vorhandenen Daten für die vom ADFC angesprochenen Bebauungspläne durch neue Zählungen zu aktualisieren, etwa auf der Homburger Straße.

Was wäre daran so schlimm gewesen?

Wir hätten durch die vielen Baustellen, auch im Umfeld von Bad Vilbel, ein verfälschtes Bild erhalten. Das gilt auch für Zählungen auf der stark belasteten Nordumgehung. Mit der jüngsten Änderung des Bebauungsplans Krebschere haben wir eine Zählung an der Nordumgehung und der Homburger Straße in Auftrag gegeben, die wir im März durchführen werden. Hier wollen wir aktuelle Daten sammeln. Allerdings wäre es auch dort besser, noch zu warten, bis die Kreisstraße von Karben nach Heldenbergen wieder geöffnet ist. Das dauert uns aber zu lange. (fett: Fragen des FR-Redakteurs Detlev Sundermann)

Aus den Äußerungen des Ersten Stadtrats im oben zitierten Zeitungsinterview ist zweifelsfrei abzuleiten, dass eine solche Zählung **nicht** aussagekräftig ist. Diese Ausführungen stehen also in direktem Widerspruch zur Beauftragung und Durchführung der Knotenzählung am 2.2.2012 sowie Querschnittszählungen zwischen dem 2.2. und 6.2.2012 und aller darauf aufbauenden Stellungnahmen und Gutachten. Der Bebauungsplan-Entwurf „Kurpark-West“ leidet damit an einem erheblichen materiellen Mangel, der **ohne Berichtigung** durch eine neue Verkehrszählung **nicht heilbar** ist.

2. Parkplätze

Der B-Plan-Entwurf berücksichtigt die Parkplatzsituation nur ganz schematisch, ohne auf die Besonderheiten für die gesamte Innenstadt einzugehen. Insbesondere findet die derzeitige Nutzung des wegfallenden City-Parkplatzes und dessen Bedeutung für die Innenstadt keinerlei Berücksichtigung. Gleiches gilt für den Umstand, dass neben Veranstaltungen im Hauptsaal der projektierten Stadthalle (1.200 Sitzplätze bzw. 1.600 Stehplätze) auch noch der Saal im Kurhaus mit 400 Plätzen genutzt werden kann.

Im Umfeld der Hugenottenhalle Neu-Isenburg, die selbst nur 75 PKW-Stellplätze ausweist, stehen 1.500 Stellplätze in den Parkhäusern des Neu-Isenburg-Zentrums zur Verfügung. Die Entfernung entspricht etwa den Wegstrecken in Bad Vilbel zwischen „Neuer Mitte“ und der nun projektierten Stadthalle. Die Hugenottenhalle weist Bestuhlungspläne mit bis zu

Der Anregung **A 8**, intensiver auf die Parkplatzsituation einzugehen, wird teilweise gefolgt.

In der Begründung wurde bereits auf den Bedarf an KFZ-Stellplätzen durch das Hotel, die Stadthalle und das Kurhaus eingegangen. Ferner wurden die wegfallenden Stellplätze des Cityparkplatzes berücksichtigt, aber auch die Potentiale in der Umgebung mit der Tiefgarage unter der Neuen Mitte und im Nahbereich des Plangebiets.

Die festgesetzte Stellplatzzahl wurde wie folgt ermittelt: In der Tiefgarage sind, wie in der Begründung erläutert, insgesamt mindestens 365 Stellplätze vorgesehen, von denen 100 dem Hotel zugeordnet werden und insgesamt mindestens 265 öffentlich bzw. im Zusammenhang mit der geplanten Stadthalle zu sehen sind. Nach aktuellem Stand der Hochbauplanungen werden es sogar insgesamt 380 Stellplätze sein. Die unterschiedliche Zuordnung geht gleichzeitig mit einer sehr unterschiedlichen Nutzungsintensität einher. Und auch die Nutzerzeiträume sind unterschiedlich.

Nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bad Vilbel ist für Versammlungsstätten mit überörtlicher Bedeutung 1 Stellplatz pro 5 Sitzplätze vorgesehen. Im Großen Saal der Stadthalle sollen 1.150 Sitzplätze zur Verfügung stehen. Da aber gleichzeitig noch im EG und im alten Kurhaus getrennte Veranstaltungen möglich sein sollen, sind im neuen Saal EG ca. 250 Sitzplätze und im Kurhausaal alt ebenfalls 250 Sitzplätze anzudenken, in Summe also 1.650 Sitzplätze /5 Plätze pro Stellplatz = 330 Stellplätze. In diese Aufstellung nicht eingerechnet ist ein ÖPNV-Bonus, wie er bspw. nach der VwV Stellplätze (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) Baden-Württemberg) möglich ist. Der Standort der baulichen Anlage wird in dieser Vorschrift hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV bewertet. An der Parkstraße in der Nähe vom Kurhaus befindet sich die Haltestelle "Kurhaus", von der aus mit mehreren Buslinien sowohl der Südbahnhof, der Bahnhof Bad Vilbel, aber auch Frankfurt angefahren wird. Auf der anderen Seite der Nidda, am Niddaplatz, befindet sich ebenfalls eine Bushaltestelle, die von mehreren Buslinien angefahren wird. Der Bad Vilbeler Südbahnhof ist aber auch mit einer Entfernung von ca. 700 m gut fußläufig zu erreichen.

Da eine vollständige und gleichzeitige Belegung von Stadthalle und Kurhaus mit der maximal möglichen Bestuhlung nur in den seltensten Fällen zu erwarten ist, wird somit die festgesetzte Zahl von 200 im Zusammenhang mit der Stadthalle zu errichtenden Stellplätze zzgl. mindestens 65 bis 80 vorgesehene öffentliche Stellplätze in der Tiefgarage als angemessen erachtet.

Die Zahl von zusätzlich 100 Stellplätzen für das Hotel wird ebenfalls als ausreichend erachtet, da auch hier Synergien mit der Stadthallennutzung zu erwarten sind.

A 8

1.040 Sitzplätzen in der Halle aus. Damit bleibt die Halle um 160 Sitzplätze hinter der neuen Halle in Bad Vilbel zurück, es stehen aber wesentlich mehr PKW-Stellplätze im Umfeld zur Verfügung.

Konflikte und akuter Mangel an ausreichendem Parkraum für anreisende Besucher von Veranstaltungen der Stadthalle und der konkurrierenden Nutzung der Innenstadt sind somit vorhersehbar und werden besonders für die sonstigen Nutzer der Innenstadt einen erheblichen Such- und Warteverkehr provozieren, der so in den Planungsunterlagen nicht zu finden ist. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da die Halle auch für überörtlich ausgerichtete Veranstaltungen vorgesehen ist. Mit der PKW-Anreise von überörtlichem Publikum ist daher vermehrt zu rechnen. Die rein formalistische Darstellung in den Planungsunterlagen betrachtet diese Verkehre überhaupt nicht, vergleichbar mit anderen Planungen in Bad Vilbel, etwa bezüglich der Büdinger Straße und der Europäischen Schule.

Im Verkehrsgutachten wird deutlich darauf verwiesen, dass dem erhöhten Mehraufkommen durch das Parkhaus der wegfallende Verkehr des dann nicht mehr vorhandenen City-Parkplatzes abzuziehen ist. Es muss kritisch hinterfragt werden, ob diese Aussage haltbar ist. Die Verkehrsbelastung durch den City-Parkplatz wird tagsüber vorwiegend durch die Innenstadt (Frankfurter Straße) und in geringerem Umfang durch das Bürgerbüro induziert. Diese Belastung wird auch nach Errichtung des Parkhauses bestehen bleiben, hinzu kommt die überwiegend abendliche Belastung durch die dann im Verhältnis zum bisherigen Kurhaus wesentlich größere Stadthalle und das neue Hotel.

3. ÖPNV

Bei abendlichen Veranstaltungen, wie sie für Hallen der projektierten Größe üblich sind, stellt der ÖPNV nur einen geringe Gegenpol zum motorisierten Individualverkehr dar. Das Rückgrat scheint hier einzig die S-Bahn zu bilden, vielleicht noch vereinzelte Nahverkehrszüge der DB Regio.

Das Verkehrsgutachten zählt zwar potentielle Bushaltestellen auf und interpretiert diese als gute Anbindung an den ÖPNV, berücksichtigt allerdings nicht die tatsächlich angebotenen Busfahrten. Die letzte Fahrt der VILBUS-Linien endet montags bis freitags jeweils gegen 20 Uhr am Südbahnhof, samstags bereits 15 Uhr, an Sonn- und Feiertagen findet überhaupt kein Verkehr statt. Damit scheidet der VILBUS als innerörtliches Verkehrsmittel zu allen größeren Veranstaltungen der projektierten Stadthalle weitgehend aus, da diese Veranstaltungen typisch an Wochenenden und in den Abendstunden stattfinden. Übrig bleiben die Linie 30 (VGF), die Linie 551 / X97 (Stroh - Nordbahnhof) und die Linie 65 (VGF - Nordbahnhof), sowie die S-Bahnen (Südbahnhof, Nordbahnhof) und die Regionalzüge der DB Regio.

Eine schlechte ÖPNV-Anbindung provoziert aber immer motorisierten Individualverkehr. Durch Wegfall der innerörtlichen Busfahrten zu den Zeiten, in denen am ehesten mit großen Veranstaltungen in der neuen Stadthalle zu rechnen ist, also in den Abendstunden und am Wochenende, erhöhen sich dadurch die Fußwege in den Stadtteilen teils erheblich. Dies gilt insbesondere für die Rückwege.

H

Zudem ist die Nutzung der zu Veranstaltungszeiten nicht immer voll ausgelasteten Tiefgarage unter der Neuen Mitte mit ca. 170 Stellplätze möglich. Folglich stehen in unmittelbarer räumlicher Entfernung insgesamt mindestens 535 bis 550 Tiefgaragenstellplätze zur Verfügung. Dies ist für die vorgesehene Nutzung, auch unter Berücksichtigung der Umgebung, ausreichend.

Die **H**inweise auf die Hugenottenhalle in Neu-Isenburg und auf Befürchtungen in Bezug auf zukünftigen Such- und Warteverkehr werden zur Kenntnis genommen.

Der Anregung **A 9**, die Fahrtenprognose zu überarbeiten, wird nicht gefolgt.

A 9

Die Ermittlung der Neuverkehrsfahrten infolge des Bauvorhabens über die künftig zur Verfügung stehende Anzahl an Stellplätzen im Plangebiet ist aus verkehrstechnischer Sicht fachlich richtig. Die künftig zu erwartenden unterschiedlichen Nutzungen und Nutzungsintensitäten der einzelnen Stellplätze und Stellplatzbereiche wurden in der Verkehrsuntersuchung ebenso berücksichtigt wie die tageszeitliche und räumliche Verteilung. Dies gilt auch für die derzeitigen Verkehre durch den City-Parkplatz, die künftig im Rahmen der Neuverkehre wieder ins Verkehrsnetz eingebracht wurden.

Der Anregung **A 10**, den VILBUS wegen zu geringer Frequenz nicht als Teil des ÖPNV zu berücksichtigen, wird nicht gefolgt.

A 10

Die Fahrtenzahl des VILBUS' kann bei Bedarf erhöht werden, so dass hierdurch auch ein Teil des Besucherverkehrs für Hotel und Stadthalle abgedeckt werden kann. Wie bereits zu Punkt A 3 dargelegt, wurde der ÖPNV bei der Festsetzung der Stellplatzzahl berücksichtigt.

4. Kollision mit dem regionalen Flächennutzungsplan

Der RegFNP weist bisher für den zu bebauenden Teil des Kurparks unscharf eine Sondernutzung für die Frischluftzirkulation aus. Es bleibt unweigerlich der Gedanke zurück, dass diese Funktion in kleinen Schritten ausgehebelt werden soll. Einer dieser kleinen Schritte stellt der B-Plan-Entwurf Kurpark-West dar.

Bereits zum B-Plan „Neue Mitte“ wurde angeführt, dass die Freiflächen an der Nidda und die Nidda selbst wichtig sind für die Frischluftzirkulation und eine möglichst niedrige Bebauung angemahnt. Nun wird ein weiterer Riegel in genau diese Zone gebaut.

5. Zeitliche Konflikte und inszenierter Zeitdruck

Die Gesamtbebauung des westlichen Kurparks nach Wegfall des Hallenbades wurde ursprünglich begründet mit der Nutzung für den Hesttag. Es gibt aber auch innerhalb des Magistrats Überlegungen, dass die Belegung des Sport- und Kulturforums in Dorteilweil als Ausgleich für die zur Zeit des Hesttags höchstwahrscheinlich in Bau befindliche Stadthalle im Kurpark-West geeignet ist. Dies wurde auch so schon in der Presse kommuniziert. Damit fällt aber die angenommene Eilbedürftigkeit dieses B-Plans und der daraus resultierenden Bebauung weg. Sinnvoller wäre es, die Bebauung erst nach dem Hesttag zu beginnen. Dies verhindert eine Großbaustelle im Zentrum Bad Vilbels zur Zeit des Hesttags.

H**A 11**

Der **Hinweis**, dass die Bebauung im Plangebiet die Frischluftzufuhr verhindern würde, wird zur Kenntnis genommen.

Dieses Thema wird im Rahmen der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach Umweltverträglichkeitsgesetz behandelt. Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass durch die Bebauung keine erhebliche Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr erfolgt, da nur der Randbereich der Luftmassentransportbahn "Nidda-Tal" betroffen ist und im Bereich des Parks eine Kaltluftproduktion nur in geringem Umfang vorliegt. Weiterhin stellt die angrenzende Kasseler Straße und die Eisenbahnlinie bereits eine Barriere für den Luftmassentransport dar.

Die Anregung **A 11**, mit dem Bau der Stadthalle und des Hotels erst nach dem Hesttag zu beginnen, betrifft nicht den Regelungsgehalt des Bebauungsplans und wird daher außerhalb des Verfahrens zur Kenntnis genommen.

An den FD Planung und Stadtentwicklung

Stadt Bad Vilbel

Stellungnahme zum Bebauungsplan Kurpark West/Auslegung 02.01.2018 bis 02.02.2018

Die Verkehrsuntersuchung geht von wesentlich zu niedrigen Fahrten aus, insbesondere auf der Kasseler Straße.

Basis dieser VU ist die VU Schwimmbad, 1. Änderung, mit Messungen vom 02.02.2012. Die Zunahme des Verkehrs wird mit 0,2% p.a. angesetzt, das bedeutet, der Verkehr in der Kasseler Straße erhöht sich in den 18 Jahren bis 2030 also um 612 Fahrten plus der Verkehr, der zum/vom Kombibad über die Kasseler Straße verlaufend angenommen wird. Die Zunahme des Verkehrs von der Kasseler Straße in/vom Schwarzen Weg infolge der Tiefgarage wird mit nur 1200 Fahrten angenommen.

Nach den Annahmen soll die gesamte Zunahme auf der Kasseler Straße, nördlich wie Südlich vom Schwarzen Weg bei 1300 Fahrten werktätlich liegen.

Das diese Werte zu niedrig sind ergibt sich aus dem Folgenden:

- Die Bevölkerung nahm bis jetzt bereits um mehr als 2000 Einwohner zu (2012-2017), die mit 4000 Fahrten täglich anzusetzen sind. Sollten lediglich 20% davon auf dem Straßenzug Frankfurter/ Kasseler Straße fahren übersteigt dieser Zuwachs (=800) die gesamte Annahme des Zuwaches bis 2030.
- Die Besucherzahl des Schwimmbads ist mit 1,06 Mio. p.a. einem pessimistischen Szenario für die ersten Geschäftsjahre entnommen. Inzwischen hat die Wundgruppe die Alleinverfügung über den Betrieb und zahlt eine sehr hohe Beteiligung am Gewinn von 5,7 Mio. p.a. Das bedeutet, den Änderungen der Therme, die zu deutlich höheren Investitionen führen, müssen deutlich höhere Umsätze, also Besuchszahlen entsprechen. Darauf weist auch der Bau eines 3. Parkhauses hin. Das fehlt in der Prognose.
- Gar nicht beachtet ist der durch den Quellenpark induzierte Verkehr, der zu 3700 neuen Einwohnern (7400 Fahrten) und 5100 Arbeitsplätzen (7600 Fahrten) führt
- (4 weitere große Hotels sollen in wenigen Jahren entstehen, nicht berücksichtigt)

In diesen Fehlern sehe ich schwerwiegende Mängel.

A 1

Bürger/in 4

Stellungnahme vom 26.01.2018

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, die Verkehrsuntersuchung zu überarbeiten, wird nicht gefolgt.

Die Analyse-Belastungen 2012 können aus verkehrstechnischer Sicht als Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Kurpark West" verwendet werden. Sie wurden aus flächendeckenden und über mehrere Jahre durchgeführten Verkehrszählungen im Kernstadtbereich entwickelt und im Rahmen des Gesamtverkehrsplans Bad Vilbel (Teil 1: Kernstadt, 2015) zu einer nachhaltigen Datenbasis zusammengefügt. Durch die jahrelangen flächendeckenden Verkehrszählungen, Beobachtungen und Analysen im Untersuchungsraum konnten und wurden temporäre Einflüsse wie u.a. die Baustelle am Nidda-Platz sowie witterungsbedingte Einflüsse verkehrstechnisch beurteilt, berücksichtigt und im Bedarfsfall ausgeglichen. Die Hochrechnung auf durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV, DTV-W, DTV-SV) erfolgte wie allgemein üblich und regelkonform auf Basis der Empfehlungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Ein Ziel dieser flächenübergreifenden Datenbasis für den gesamten Kernstadtbereich war es, auch und gerade für Zeiten, in denen keine repräsentativen Verkehrszählungen möglich sind wie derzeit u.a. aufgrund der Baustelle in der Homburger Straße, eine Grundlage für künftige Berechnungen gewährleisten und weiteres Handeln ermöglichen zu können.

Durch verkehrstechnisch gesicherte Hochrechnungen kann die Datenbasis auf den jeweils anzusetzenden Prognosehorizont (hier 2030) hochgerechnet werden. Die hierzu verwendeten Faktoren für den allgemeinen Verkehrszuwachs wurden aus den langjährigen und flächendeckenden Beobachtungen und Analysen im bestehenden Verkehrsnetz abgeleitet und mit Hessen Mobil im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Homburger Straße ("Schwimmbad", "Krebschere", "Ziegelhof" und "Quellenpark Südost") abgestimmt. Zusätzlich zum allgemeinen Verkehrszuwachs wurden in der Verkehrsuntersuchung die aktuell bekannten Vorhaben und Planungen mit ihren verkehrlichen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum berücksichtigt. Diese wurden in der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Schwimmbad - 1. Änderung" zusammengefasst und in der vorliegenden Untersuchung überlagert. Ein weiterer, gesicherter Kenntnisstand liegt derzeit nicht vor.

Die Auswirkungen stellen sich für mich als Anwohner der Parkstraße so da:

- Es wird wesentlich mehr Zeiten am Tag geben, an denen der Verkehr aus dem Schwarzen Weg (Parkstraße) nicht ungestört in die Kasseler Straße abfließen kann, ggf. blockiert sich sogar der neue Kreislauf an der Parkstraße/ Schwarzer Weg.
- Der Verkehr, der den Stop-and-Go auf der Kasseler Straße umgeht, wird zunehmen - wie es über den Schwarzen Weg und die Niddastraße schon heute passiert. So kann auch ab dem Kreislauf Friedberger Straße bis zur Niddabrücke und durch die Parkstraße gefahren werden, was die Parkstraße und den Schwarzen Weg und deren Anwohner belastet.

Diese Auswirkungen sowie mögliche Abhilfen bis zu einem Überdenken der Größe der Tiefgarage werden im Gutachten nicht behandelt und gelöst, da mithilfe der zu geringen Annahmen, die Fahrten betreffend, das Problem verdeckt wird.

A 2

Der Anregung **A 2**, die Auswirkungen des Verkehrs anders zu bewerten, wird nicht gefolgt.

Die Befürchtungen werden nicht geteilt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen für den Knotenpunkt "'Schwarzer Weg' / Kasseler Straße" auch in Zukunft mindesten "befriedigende" Verkehrsabläufe (QSV = C). Nennenswerte innerstädtische Verlagerungseffekte in den Untersuchungsbereich 'Schwarzer Weg' sind nicht zu erwarten.

Für die unmittelbaren Ziel- und Quellverkehre (u.a. geplante Tiefgarage) wurden die künftigen Verkehrsabläufe durch entsprechende Empfehlungen zur künftigen Verkehrsführung im 'Schwarzen Weg' optimiert.

Stadt Bad Vilbel
 Fachdienst Planung und Stadtentwicklung
 Zimmer 243
 Am Sonnenplatz 1

61118 Bad Vilbel

Bad Vilbel, 22.01.2018

Stellungnahme zur Bauleitplanung der Stadt Bad Vilbel. Aufstellung des Bebauungsplanes „Kurpark West“, in Bad Vilbel, Gemarkung Bad Vilbel

In der Verkehrsuntersuchung erfolgt die Ermittlung der Neuverkehrsfahrten infolge des Bauvorhabens anhand der in der Tiefgarage vorgesehenen Stellplatzanzahl. Dieses Vorgehen ist falsch, da unabhängig von der vorgenommenen Aufteilung der angenommenen Stellplätze auf Hotel und auf „öffentlich bzw. im Zusammenhang mit der geplanten Stadthalle“ bereits die zugrunde gelegte Stellplatzanzahl nicht begründet wird. Unabhängig davon, ob die nach der stadteigenen Stellplatzsatzung anzusetzende Anzahl ausreichend wäre, weicht die angenommene Stellplatzanzahl auch hiervon deutlich nach unten ab. Sollte dies aufgrund der Annahme der Mitverwendung öffentlicher Stellplätze erfolgen, sind diese nicht in der Grundlage der Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsermittlung enthalten.

Generell hat die Verkehrsuntersuchung den zu prognostizierenden Verkehr des Bauvorhabens zu ermitteln und allenfalls daraus eine benötigte Anzahl von Stellplätzen abzuleiten und nicht eine wie auch immer zustande gekommene Stellplatzannahme als Grundlage für eine Verkehrsprognose zu verwenden.

In der Annahme, die Referenzierung auf Seite 6 des Schallschutzgutachtens auf [7] des Literaturverzeichnisses ist fehlerhaft und gemeint ist [8], findet im Schallschutzgutachten die Stellplatzanzahl wiederum auch durch den angenommenen Stellplatzwechsel direkt Eingang in das Schallschutzgutachten. Hieraus wird der Neuverkehr im öffentlichen Straßenraum ermittelt und dadurch letztlich die Geräuschemission bestimmt.

Sowohl Verkehrsuntersuchung wie das darauf aufbauende Schallschutzgutachten sind fehlerhaft. Aufkommender Verkehr richtet sich nicht nach geplanten Stellplätzen sondern ist abhängig von Art und Umfang eines Bauvorhabens, die benötigten Stellplätze werden jedoch nicht ermittelt, sondern als gegeben vorausgesetzt. Die Schallemission des Neuverkehrs wird darauf aufbauend aufgrund falscher Annahmen und damit zu gering ermittelt.

A 1

H

Bürger/in 5

Stellungnahme vom 22.01.2018

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, die Neuverkehrsfahrten anders zu ermitteln, wird nicht gefolgt.

Die Ermittlung der Neuverkehrsfahrten infolge des Bauvorhabens über die künftig zur Verfügung stehende Anzahl an Stellplätzen im Plangebiet ist aus verkehrstechnischer Sicht möglich und fachlich richtig. Die künftig zu erwartenden unterschiedlichen Nutzungen und Nutzungsintensitäten der einzelnen Stellplätze und Stellplatzbereiche wurden in der Verkehrsuntersuchung ebenso berücksichtigt wie die tageszeitliche und räumliche Verteilung. Dies gilt auch für die derzeitigen Verkehre durch den City-Parkplatz, die künftig im Rahmen der Neuverkehre wieder ins Verkehrsnetz eingebracht wurden. Insofern ist sowohl die Verkehrsuntersuchung als auch das Schallschutzgutachten fach- und sachtechnisch regelkonform durchgeführt worden. Von Seiten der entsprechend beteiligten Behörden kamen hierzu auch keine kritischen Stellungnahmen.

Der **Hinweis**, dass vermutet wird, die Stellplatzzahlen seien nicht ermittelt worden, wird zur Kenntnis genommen und zurückgewiesen.

Die festgesetzte Stellplatzzahl wurde wie folgt ermittelt: In der Tiefgarage sind, wie in der Begründung erläutert, insgesamt mindestens 365 Stellplätze vorgesehen, von denen 100 dem Hotel zugeordnet werden und insgesamt mindestens 265 öffentlich bzw. im Zusammenhang mit der geplanten Stadthalle zu sehen sind. Nach aktuellem Stand der Hochbauplanungen werden es sogar insgesamt 380 Stellplätze sein. Die unterschiedliche Zuordnung geht gleichzeitig mit einer sehr unterschiedlichen Nutzungsintensität einher. Und auch die Nutzerzeiträume sind unterschiedlich.

Nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bad Vilbel ist für Versammlungsstätten mit überörtlicher Bedeutung 1 Stellplatz pro 5 Sitzplätze vorgesehen. Im Großen Saal der Stadthalle sollen 1.150 Sitzplätze zur Verfügung stehen. Da aber gleichzeitig noch im EG und im alten Kurhaus getrennte Veranstaltungen möglich sein sollen, sind im neuen Saal EG ca. 250 Sitzplätze und im Kurhaussaal alt ebenfalls 250 Sitzplätze anzudenken, in Summe also 1.650 Sitzplätze /5 Plätze pro Stellplatz = 330 Stellplätze. In diese Aufstellung nicht eingerechnet ist ein ÖPNV-Bonus, wie er bspw. nach der VwV Stellplätze (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) Baden-Württemberg) möglich ist. Der Standort der baulichen Anlage wird in

dieser Vorschrift hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV bewertet. An der Parkstraße in der Nähe vom Kurhaus befindet sich die Haltestelle "Kurhaus", von der aus mit mehreren Buslinien sowohl der Südbahnhof, der Bahnhof Bad Vilbel, aber auch Frankfurt angefahren wird. Auf der anderen Seite der Nidda, am Niddaplatz, befindet sich ebenfalls eine Bushaltestelle, die von mehreren Buslinien angefahren wird. Der Bad Vilbeler Südbahnhof ist aber auch mit einer Entfernung von ca. 700 m gut fußläufig zu erreichen.

Da eine vollständige und gleichzeitige Belegung von Stadthalle und Kurhaus mit der maximal möglichen Bestuhlung nur in den seltensten Fällen zu erwarten ist, wird somit die festgesetzte Zahl von 200 im Zusammenhang mit der Stadthalle zu errichtenden Stellplätze zzgl. mindestens 65 bis 80 vorgesehene öffentliche Stellplätze in der Tiefgarage als angemessen erachtet.

Die Zahl von zusätzlich 100 Stellplätzen für das Hotel wird ebenfalls als ausreichend erachtet, da auch hier Synergien mit der Stadthallennutzung zu erwarten sind.

Zudem ist die Nutzung der zu Veranstaltungszeiten nicht immer voll ausgelasteten Tiefgarage unter der Neuen Mitte mit ca. 170 Stellplätze möglich. Folglich stehen in unmittelbarer räumlicher Entfernung insgesamt mindestens 535 bis 550 Tiefgaragenstellplätze zur Verfügung. Dies ist für die vorgesehene Nutzung, auch unter Berücksichtigung der Umgebung, ausreichend.

**Stellungnahmen aus der § 4 (2)-Beteiligung
mit Anregungen und / oder Hinweisen**



Wetteraukreis

Wetteraukreis - Postfach 10 06 61 - 61146 Friedberg

Diesing+Lehn Stadtplanung SRL
Arheiliger Str. 68
64289 Darmstadt

Der Kreisausschuss

Fachdienst Strukturförderung u. Umwelt

61169 Friedberg/H., Homburger Straße 17
<http://www.wetteraukreis.de>

Telefon: 06031 83-0

Auskunft erteilt	Herr Sperling
Tel.-Durchwahl	83-4100
Fax / PC-Fax	06031 83-914100
E-Mail	christian.sperling@wetteraukreis.de
Zimmer-Nr.	107 b
Anschrift	Homburger Straße 17
Aktenzeichen	4.1-60009-18-TÖB-
Kassenzeichen	
Datum	25.01.2018

Az.: 60009-18-TÖB- (Aktenzeichen bitte immer angeben)

Vorhaben: Planungsverfahren - Bebauungsplan (BP) "Kurpark West" in Bad Vilbel
Gemarkung: Bad Vilbel
Flur: 2
Flurstück: 144

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend überlassen wir Ihnen die Stellungnahme des Wetteraukreises:

FSt 1.3.1 Straßenverkehrs- und Zulassungsangelegenheiten

Ansprechpartner/in: Frau Jennifer Kurpeik

Nach Anhörung des regionalen Verkehrsdienstes Wetterau bestehen von Seiten der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises keine Bedenken gegen den oben genannten Bebauungsplan.

FSt 2.3.2 Kommunalhygiene

Ansprechpartner/in: Herr Markus Goltz

Aus Sicht der Fst. 2.3.2 bestehen hinsichtlich des o. g. Bebauungsplanes keine Bedenken.

FD 4.1 Archäologische Denkmalpflege

Ansprechpartner/in: Herr Dr. Jörg Lindenthal

Gegen den vorgesehenen Bebauungsplan werden seitens der Archäologischen Denkmalpflege Wetterau keine grundsätzlichen Bedenken oder Änderungswünsche vorgebracht.

Die Hinweise zur Sicherung von Bodendenkmälern auf § 21 HDSchG sind korrekt.

FSt 2.3.6 Brandschutz

Ansprechpartner/in: Herr Michael Kinne

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken, wenn folgende Maßnahmen berücksichtigt werden:

Möglichkeiten der Überwindung:

Löschwasserversorgung

Zur Sicherstellung des Löschwasserbedarfs (§ 3 Abs. 4 HBKG) ist in Anlehnung an das DVGW Regelwerk - Arbeitsblatt W 405 entsprechend der baulichen Nutzung gemäß § 17 Baunutzungsverordnung - BauNVO - folgender Löschwasserbedarf erforderlich:

1600 l/min.

Diese Löschwassermenge muss mindestens für eine Löschzeit von 2 Stunden zur Verfügung stehen.

Der Fließdruck darf im Versorgungsnetz bei max. Löschwasserentnahme über die eingebauten Hydranten nicht unter 1,5 bar absinken.

Kann diese Löschwassermenge vom öffentlichen Versorgungsnetz nicht erbracht werden, so ist der Löschwasservorrat durch andere geeignete Maßnahmen, z.B. Löschteiche (DIN 14 210), unterirdische Löschwasserbehälter (DIN 14 230) oder die Einrichtung von Löschwasserbehälter (DIN 14 230) oder die Einrichtung von Löschwasserentnahmestellen an „offenen Gewässern“ sicherzustellen.

H

Hydranten:

Zur Löschwasserentnahme sind im öffentlichen Versorgungsnetz Hydranten - Unterflurhydranten nach DIN 3221 bzw. Überflurhydranten nach DIN 3222 einzubauen.

Folgende Abstände sind einzuhalten:

- ▶ Offene Wohngebiete 120 m
- ▶ geschlossene Wohngebiete 100 m
- ▶ Geschäftsstraßen 80 m.

H

Für den Einbau der Hydranten ist das DVGW Regelwerk - Arbeitsblatt W 331 (M) - einzuhalten.

Überflurhydranten sind entsprechend DIN 3222 farblich zu kennzeichnen.

Unterflurhydranten sind durch Hinweisschilder für Brandschutzeinrichtungen nach DIN 4066 gut sichtbar zu kennzeichnen.

Sonstige Maßnahmen:

Die Straßen sind so zu befestigen, dass sie von Feuerwehrfahrzeugen mit einer Achslast von mindestens 10 t und einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 t ohne Schwierigkeiten befahren werden können.

Auf die Muster Richtlinie der Fachkommission Bauaufsicht der ARGEBAU vom Juli 1998 „Flächen für die Feuerwehr“ wird verwiesen.

H

Kreisausschuss des Wetteraukreises, FD Strukturförderung, 61169 Friedberg

Stellungnahme vom 25.01.2018

Beschlussvorschlag:

Die **H**inweise zur Löschwasserversorgung, zu Hydranten und zu sonstigen Maßnahmen des Brandschutzes werden zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit beachtet werden.

In Bezug auf die Sicherheit der Wasserversorgung erfolgte eine bestätigende Stellungnahme der Stadtwerke Bad Vilbel als Versorgungsträgerin.

FS 4.1.2 Naturschutz und Landschaftspflege**Ansprechpartner/in: Frau Anna Eva Heinrich**

Einwendungen:

Auf Seite 5 im Artenschutzrechtlichen Gutachten wurde unter rechtlichen Grundlagen im letzten Satz beschrieben, dass die Verbote in §39 Abs. 1 BNatSchG jedoch nicht bei zulässigen Bauvorhaben gelten, wenn nur geringfügiger Gehölzbewuchs zur Verwirklichung der Baumaßnahme beseitigt werden muss. Da dies bei dem genannten Bauvorhaben nicht der Fall ist, kann dieser Satz gestrichen werden.

Durch die Erweiterung des bebauten Bereichs im Beteiligungsverfahren nach §4 (2) BauGB, kam es zu erheblichen Änderungen der Planung (siehe Beteiligung nach §4(1)) und somit zu einer anderen Bewertung der von uns zu vertretenden Belange. Der Eingriffsbereich wurde stark vergrößert. Der nun integrierte Hotelkomplex auf der westlichen Seite des Geltungsbereichs würde zu einer Fällung von einigen Parkbäumen führen. Dies könnte artenschutzrechtliche Folgen haben.

In dem artenschutzrechtlichen Gutachten geht man auf Seite 8 bei den „Anlagebedingten Wirkprozessen“ von Folgendem aus: „Ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht ausgeschlossen.“ Auf Seite 10 in Kapitel „2.4.4. Säugetiere“ wird jedoch davon gesprochen, dass man einen Verlust ausschließen kann: „Nach derzeitigem Kenntnisstand vornehmlich von eher untergeordneter Jagdaktivitäten von Fledermäusen auszugehen ist, können Tötungen und Verletzungen durch die Baumaßnahme, sowie die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen werden.“ Da diese beiden Themen „Anlagebedingte Wirkprozesse“ und Fledermäuse jedoch in diesem Fall nicht zu trennen sind, kann über eine Gefährdung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten keine klare Aussage getroffen werden.

Zudem wurden in dem artenschutzrechtlichen Gutachten zu dem Bebauungsplan „Neue Mitte“ aus dem Jahr 2009 Einzelartenprüfungen zu Fledermäusen vorgenommen. Das untersuchte Gebiet liegt direkt am Kurpark West. Dabei wurden zwar ebenfalls keine Nachweise für besetzte Bäume (Höhlen) erbracht, es wurden jedoch am 07.05.2009 Arten wie der große Abendsegler, das große Mausohr, der kleine Abendsegler, die Flughautfledermaus, sowie die Langohrfledermaus über Detektorkontrollen nachgewiesen. Im Zuge dieses Nachweises aus dem Jahr 2009 halten wir einen Einzelartennachweis für notwendig.

A 1**H****A 2****A 3**

Der Anregung **A 1**, einen Satz zu den artenschutzrechtlichen Grundlagen zu streichen, wird nicht entsprochen.

In dem betreffenden Kapitel 1.3 werden allgemein die für den Artenschutz relevanten rechtlichen Grundlagen beschrieben. Der auf den § 39 Abs. 1 BNatSchG bezogene Satz ist inhaltlich korrekt und muss nicht gestrichen werden. Es wird auch geringfügiger Gehölzbewuchs beseitigt.

Der **Hinweis** auf die Veränderung des Entwurfs gegenüber dem Vorentwurf wird zur Kenntnis genommen.

Der Umfang überbaubaren Fläche wurde gegenüber der frühzeitigen Beteiligung (Vorentwurf) nicht grundsätzlich verändert, wohl aber die Lage der Gebäude. Ungeachtet dessen wird in der Artenschutzprüfung der aktuelle Eingriffsbereich mit den entsprechenden Konsequenzen bewertet.

Der Anregung **A 2**, widersprüchliche Aussagen in der Artenschutzprüfung zu präzisieren, wird entsprochen.

Fakt ist, dass im Zuge der 2017 durchgeführten Untersuchungen keine besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen oder Hinweise darauf festgestellt wurden. Bis zum Beginn der Baumaßnahmen ist jedoch ein Besatz von Sommerquartieren an Höhlenbäumen und Gebäuden nicht völlig auszuschließen. Dementsprechend wird in der Artenschutzprüfung und im Bebauungsplan auf die Notwendigkeit von Vermeidungs- und ggf. Schutzmaßnahmen hingewiesen.

Der Anregung **A 3**, die Artenschutzprüfung um eine Einzelartenprüfung zu ergänzen, wird gefolgt.

In der Artenschutzprüfung zum Bebauungsplan "Kurpark-West" können Einzelartenprüfungen für die potenziell vorkommenden bzw. im Umfeld 2009 nachgewiesenen, relevanten Fledermausarten ergänzt werden. Eine geänderte Betroffenheit oder ein verändertes Prüfergebnis sind jedoch nicht zu erwarten. In Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde wird eine Umweltbaubegleitung durchgeführt.

Auf Seite 9 des aktuellen Gutachtens wird davon ausgegangen, dass von einer Barriere- oder Zerschneidungswirkung nicht auszugehen ist, da gerade der Raum an der Kasseler Straße und der Parkstraße keine signifikante Wirkung als Flugkorridor hat. Gerade dort wurden jedoch 2009 Arten wie Rauhaufledermaus oder das große Mausohr nachgewiesen.

Bei einer Fällung der Bäume ist von einer Zerschneidung der Flugrouten (Nahrungshabitat) auszugehen. Fledermäuse brauchen je nach Art einen relativ dichten Bewuchs. „Der Korridor der Nidda und die umgebende Baumlandschaft hat eine hohe Bedeutung für zahlreiche Fledermausarten im Umfeld“ heißt es von der Beratungsgesellschaft NATUR dbR im Jahr 2009, welche im letzten Jahr ebenfalls beauftragt wurden und nun zu einem anderen Ergebnis kommen.

Die Anzahl der Begehungen (15. und 25. Februar 2017) und Untersuchungen halten wir in diesem Zusammenhang für nicht ausreichend. Da man im Moment nicht davon ausgehen kann, dass sich durch die Fällung bzw. Entfernung der Bäume, dem Nahrungshabitat und der Quartiere, der Erhaltungszustand nicht verschlechtert und nach §44 BNatSchG Abs. 5 Punkt 3 die ökologische Funktion nicht nachweislich erhalten bleibt, wird eine Ausnahmegenehmigung nach derzeitigem Wissensstand nicht in Aussicht gestellt.

H

Der **Hinweis** auf Ergebnisse eines Gutachtens aus dem Jahr 2009 wird zur Kenntnis genommen.

H

2009 wurden keine Untersuchungen an der Parkstraße und der Kasseler Straße durchgeführt. Sehr hohe Flugaktivitäten wurden entlang der Nidda, außerhalb des B-Plangebietes "Kurpark West" festgestellt. Auch die genannten Arten wurden ausschließlich an der Nidda registriert, wobei von der Rauhaufledermaus nur ein einziger Rufnachweis vorlag und die Detektornachweise des Großen Mausohrs als unsicher eingestuft wurden. Die Untersuchungen im Geltungsbereich "Neue Mitte" von 2009 stehen damit in keinem Widerspruch zu den aktuellen Ergebnissen und Bewertungen für den Bebauungsplan "Kurpark West". Weder entlang der Nidda noch an der Kasseler Straße und der Niddastraße / Schwarzer Weg wird in die Baumbestände und potenzielle oder nachweisliche Flugkorridore eingegriffen.

A 4

Der **Hinweis** auf eine Zerschneidung der Flugrouten von Fledermäusen wird zur Kenntnis genommen.

Es kommt durch das Vorhaben nicht zu einer Zerschneidung von Flugrouten. Der Korridor an der Nidda liegt außerhalb des Geltungsbereiches. Innerhalb des Geltungsbereiches werden die an die Nidda angrenzenden Baumbestände und Parkstrukturen explizit erhalten.

Der Anregung **A 4**, die Anzahl der Begehungen zu erhöhen, wird im Rahmen der dem Bebauungsplanverfahren nachgelagerten Umweltbaubegleitung gefolgt.

Die Anzahl der Begehungen ist für die Ermittlung der artenschutzrechtlich relevanten Sachverhalte ausreichend. Dabei geht es ausschließlich um die Frage, ob Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse beeinträchtigt und Tiere getötet werden können. Auf diese Fragestellung wird in dem Fachbeitrag Fauna und der Artenschutzprüfung explizit eingegangen. Das Ergebnis wird als Hinweis zum Artenschutz im Bebauungsplan berücksichtigt. Da alle Fledermausarten dem gleichen Schutz unterliegen, ist es unerheblich, welche Art das Gebiet oder mögliche Quartiere nutzt, zumal für eine tatsächliche Quartiersnutzung keine Hinweise gefunden wurden. Von daher muss zunächst nicht von einem Verbotstatbestand ausgegangen werden und wird auch keine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Zusätzliche Untersuchungen werden im Rahmen einer Umweltbaubegleitung durchgeführt, insbesondere beim Gebäudeabriss und sofern die Baumfällungen während der Aktivitätsphase von Fledermäusen (und der Fortpflanzungsphase von Vögeln) stattfinden. Hierzu enthält der Bebauungsplan einen entsprechenden Hinweis.

Rechtsgrundlage:
§44 BNatSchG

Möglichkeit der Überwindung:

Zur genaueren Betrachtung des Erhaltungszustands muss somit eine Artenaufnahme erfolgen. Alternativ dazu gibt es mittels einer Prüfung von Alternativen in Anlehnung an das Gutachten aus dem Jahr 2009 die Möglichkeit, den zu bebauenden Bereich für eine Überwindung der Einwende zu verschieben. Außerdem können Schutzmaßnahmen in das neue Gebäude integriert (in das Mauerwerk eingelassene Quartiere) mit einer evtl. Kombination von einer Wildpflanzenansaat zur Steigerung des Nahrungsangebots.

Diese Maßnahmen sind im Bebauungsplan darzustellen und festzusetzen.

Eine Abwägung der artenschutzrechtlichen Bestimmung und der sich hieraus ergebenden Maßnahmen ist nicht möglich, da das Artenschutzrecht direkt wirksam ist.

A 5

H

Nahrungshabitate unterliegen nicht dem Schutz des § 44 (1) BNatSchG, es sei denn durch den Verlust essentieller Nahrungshabitate würde es zu populationswirksamen Beeinträchtigungen (Aufgabe der Quartiere, erhöhte Mortalität) kommen. Angesicht der Aktionsradien der Fledermäuse und der verbleibenden Parkstrukturen ist der Verlust an Bäumen im Zuge des Vorhabens unerheblich.

Gemäß dem Gutachten von 2009 ist nicht von einer häufigen Nutzung als Jagdrevier auszugehen (geringe bis fehlende Flugaktivität nördlich der Nidda). Außerdem bleibt auch im Geltungsbereich eine vergleichbare Eignung als Nahrungshabitat erhalten, da die künftige Bebauung den aktuellen Bebauungs- und Versiegelungsgrad nicht wesentlich übersteigt.

Der Anregung **A 5**, eine Artenaufnahme durchzuführen, ist bereits teilweise gefolgt worden.

Wie vorstehend ausgeführt sind Artenaufnahmen zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Sachverhalte nicht erforderlich. Durch genauere Artenkenntnisse würden sich keine zusätzlichen Betroffenheiten ergeben. Eine genauere Betrachtung des Erhaltungszustandes ist nicht erforderlich, da populationsrelevante Störungen nicht zu erwarten sind und eine Ausnahmeprüfung nicht erforderlich wird. Eine Alternativenprüfung ist im Rahmen des Bebauungsplanes bzw. des städtebaulichen Konzeptes erfolgt. Sie ist für die artenschutzrechtliche Prüfung nicht erforderlich, da Verbotstatbestände sicher vermieden werden können.

Die Anbringung von künstlichen Quartieren an Bäumen und/oder Gebäuden ist im Bebauungsplan-Entwurf als textliche Festsetzung enthalten.

Eine insektenfreundliche Gestaltung der Freiflächen (einschließlich Dach- und Tiefgaragenbegrünung) kann als Empfehlung bzw. Hinweis in die Artenschutzprüfung und den Landschaftsplanerischen Fachbeitrag aufgenommen werden.

Der **Hinweis** zur Abwägung von artenschutzrechtlichen Bestimmungen wird zur Kenntnis genommen.

Die artenschutzrechtlichen Bestimmungen werden im Rahmen des Bebauungsplanes in ausreichendem Maße gewürdigt. Verbotstatbestände können – wenn überhaupt – bei der Umsetzung der Bauvorhaben eintreten, sind aber in jedem Fall vermeidbar. Der Bebauungsplan weist explizit auf die Anforderungen des Artenschutzes hin. Eine Umweltbaubegleitung ist darüber hinaus vorgesehen.

FSt 4.1.3 Wasser und Bodenschutz**Ansprechpartner/in: Herr Thomas Buch**

Es bestehen keine Einwendungen und Bedenken.

Beabsichtigte eigene Planungen:

Zu der vorliegenden Planung nehmen wir aus wasserwirtschaftlicher Sicht wie folgt Stellung:

Lage im Heilquellenschutzgebiet

Das Plangebiet liegt in der Zone I des rechtskräftigen Oberhessischen Heilquellenschutzbezirkes. Hierin sind Bohrungen und Aufgrabungen über 5 m Tiefe nach § 88 HWG durch unsere Behörde genehmigungspflichtig. Darüber hinaus liegt das Gebiet in einem in Ausweisung befindlichen Heilquellenschutzgebiet für die staatlich anerkannten Heilquellen in Bad Vilbel und damit in einem wasserwirtschaftlich sensiblen Bereich.

Im Hinblick auf das vorgesehene Bauvorhaben sind von besonderer Bedeutung Eingriffe in den Grundwasserhaushalt in Verbindung mit Grundwasserabsenkungen (z. B. für Wasserhaltung) oder Umlenkung des Grundwassers bei Wasserstau durch den Baukörper. Derartige Maßnahmen bedürfen daher einer besonderen hydrogeologischen Beurteilung sowie wasserrechtlichen Zulassung (Erlaubnis nach §§ 7 WHG, 71 HWG) durch unsere Behörde. In diesem Zusammenhang halten wir eine Beteiligung des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (Abteilung Hydrogeologie) für erforderlich. Abschließende Aussagen zur Genehmigungsfähigkeit der hier vorgesehenen Anlagen (z.B. zweistöckige Tiefgarage) können zum derzeitigen Planungsstand nicht gemacht werden.

Wir bitten zu dem v. g. Punkt noch einen entsprechenden Hinweis in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen.

Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten

Das Plangebiet liegt nicht im amtlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Nidda, jedoch unmittelbar am Rand. In den vom Land Hessen aktuell erarbeiteten Hochwasserrisikomanagementplänen wird dargestellt, dass das Plangebiet bei Versagen der entlang der Nidda vorhandenen Hochwasserschutzanlagen zu weiten Teilen überflutet würde. Dies trifft auf HQ100 und HQExtrem zu. In § 78b des Hochwasserschutzgesetzes II vom 30.06.2017 wird geregelt, dass bei der Aufstellung von Bauleitplänen für nach § 30 Absatz 1 und 2 oder nach § 34 des Baugesetzbuches (BauGB) zu beurteilende Gebiete insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 (7) BauGB zu berücksichtigen sind.

In diesem Zusammenhang weisen wir ergänzend darauf hin, dass bei Hochwasserführung der Nidda die Wasserspiegellagen über den Geländehöhen im Plangebiet liegen und es damit zu zu Tage tretendem Grundwasser kommt.

§ 46 Hessisches Wassergesetz fordert, dass überschwemmungsgefährdete Gebiete in Bauleitplänen zu kennzeichnen sind. Diesbezüglich sind die Unterlagen zu ergänzen.

FD 4.2 Landwirtschaft**Ansprechpartner/in: Frau Silvia Bickel**

Aus landwirtschaftlicher Sicht haben wir keine Bedenken zu dem o.g. Bebauungsplan.

FD 4.5 Bauordnung**Ansprechpartner/in: Frau Birgit Wirtz**

Es liegen Einwendungen vor.

Rechtsgrundlage: BauGB, BauNVO, HBO, Verordnungen

Der Anregung **A 6**, einen Hinweis in Bezug auf eine erforderliche hydrogeologische Beurteilung, wasserrechtliche Zulassung und Beteiligung des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umwelt und Geologie (Abteilung Hydrogeologie) in den Bebauungsplan aufzunehmen, wird gefolgt.

Der Bebauungsplan wird entsprechend ergänzt.

Der **H**inweis, dass bei Hochwasserführung der Nidda die Wasserspiegellagen über den Geländehöhen im Plangebiet liegen und es damit zu zu Tage tretendem Grundwasser kommt, wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung **A 7**, überschwemmungsgefährdete Gebiete zu kennzeichnen, wird gefolgt.

Eine entsprechende Kennzeichnung wird im Bebauungsplan ergänzt.

A 6**H****A 7**

Fachliche Stellungnahme:

1. In dem Bebauungsplanentwurf wurden zwei Sondergebiete festgesetzt: Sondergebiet Hotel und Sondergebiet Stadthalle (textliche Festsetzung Nr. 2.1, Begründung S. 10). Wir bitten die beiden Gebiete voneinander abzugrenzen (Planzeichen 15.14 der PlanzeichenVO).
2. Im Plan fehlt jegliche Vermaßung. Wir bitten dies nachzuholen.
3. Mittels der textlichen Festsetzung 4.1 wird die Überschreitung der Baugrenzen und Baulinien durch Terrassen und Vordächer erlaubt. Zum einen ist in dem Plan keine Baulinie zu erkennen, zum anderen ist nach § 23 Abs. 2,3 BauNVO im Bebauungsplan auch der Umfang der zulässigen Überschreitungen festzusetzen.
4. Unter Punkt 15 der textlichen Festsetzungen wird die Zahl der herzustellenden Stellplätze für die verschiedenen Nutzungen festgelegt. Da es sich nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, kann diese textliche Festsetzung nicht nachvollzogen werden. Wir bitten den ersten Satz der textlichen Festsetzung zu streichen.

A 8**A 9****H****A 10****A 11**

Der Anregung **A 8**, die Sondergebiete durch ein zusätzliches Planzeichen voneinander abzugrenzen, wird nicht gefolgt.

Die Sondergebiete sind durch die festgesetzte öffentliche Grünfläche voneinander getrennt. Eine zusätzliche Abgrenzung ist nicht erforderlich.

Der Anregung **A 9**, eine Vermaßung zu ergänzen, wird gefolgt.

Die wichtigsten Maße der festgesetzten Flächen werden in den Bebauungsplan eingetragen.

Der **H**inweis, dass keine Baulinien im Plan zu erkennen seien, wird aufgegriffen, indem die Baulinien und Baugrenzen durch eine farbige Darstellung stärker erkennbar gemacht werden.

Der Anregung **A 10**, die mögliche Überschreitung der überbaubaren Grundstücksfläche durch Terrassen und Vordächer einzuschränken, ist bereits gefolgt worden.

Terrassen und Vordächer werden in die Grundfläche eingerechnet. Die Grundfläche ist unter Punkt 2 der textlichen Festsetzungen (Maß der baulichen Nutzung) festgesetzt worden. Damit ist die mögliche Überschreitung der überbaubaren Grundstücksfläche eingegrenzt worden. Eine zusätzliche Begrenzung der Überschreitung ist aus städtebaulicher Sicht nicht erforderlich.

Der Anregung **A 11**, die Zahl der herzustellenden Stellplätze für die vorgesehenen Nutzungen nicht festzusetzen, wird nicht gefolgt.

Die Stadt möchte gemäß § 1 der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel durch die Festsetzung verbindlicher Stellplatzzahlen im Bebauungsplan von den in der Satzung vorgeschriebenen Zahlen abweichen. Hierzu ist die Angabe zu den erforderlichen Stellplätzen in Bezug auf die vorgesehene Nutzung innerhalb der Sondergebiete erforderlich. Der § 1 der Satzung bezieht sich auf alle Arten von Bebauungsplänen, nicht nur auf vorhabenbezogene Bebauungspläne.

Hinweise:

1. In der öffentlichen Verkehrsfläche ist die Ein- und Ausfahrt für die Tiefgarage evtl. mit baulichen Anlagen vorgesehen. Wir bitten zu überprüfen, ob solche Anlagen für eine Tiefgarage als Bestandteil der Straße innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche überhaupt zulässig sind oder ob diese Anlagen nicht innerhalb der als Sondergebiet festgesetzten Fläche geplant werden müssen (Punkt 5.1).

FSt 4.5.0 Denkmalschutz

Ansprechpartner/in: Herr Uwe Meyer

Es liegen Einwendungen vor.

Die Abgrenzung der geplanten Tiefgarage ist in dem Bereich des Kulturdenkmals "Kurhaus" nicht zu erkennen. Eine Unterkellerung des Kurhauses wird als substanzgefährdender Eingriff in das Kulturdenkmal angesehen. Eine Genehmigung kann hierfür nicht in Aussicht gestellt werden.

Darüber hinaus werden sämtliche Bedenken hinsichtlich des Sondergebietes Hotel zurückgestellt.

Hinweise:

Einer gesonderten Stellungnahme bleibt dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen vorbehalten.

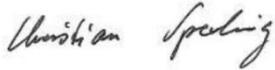
FB 5, LU 3 Besondere Schulträgeraufgaben

Ansprechpartner/in: Herr Welf Kunold

Da die Belange des Wetteraukreises als Schulträger von diesem Bauvorhaben nicht berührt werden, machen wir keine Anregungen bzw. Bedenken geltend.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Christian Sperling

A 12

Der Anregung **A 12**, zu prüfen, ob die Ein- und Ausfahrt für die Tiefgarage nicht dem Sondergebiet zugerechnet werden müsste, wird gefolgt.

Im Ergebnis führt dies nicht zu einer Änderung der Planung. Die Tiefgarage dient, wie in der Begründung beschrieben, nicht nur der Unterbringung des ruhenden Verkehrs der Sondergebiete, sondern steht auch der Öffentlichkeit als Ersatz des wegfallenden City-Parkplatzes zur Verfügung. Daher ist die Zufahrt bzw. Ausfahrt als Teil der öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt worden.

H

Der **H**inweis, dass vom Denkmalschutz eine Genehmigung für eine Unterkellerung des Kurhauses nicht in Aussicht gestellt werden könne, wird zur Kenntnis genommen.

H

Eine Unterkellerung des Kurhauses ist nicht vorgesehen.

Der **H**inweis, dass darüberhinaus seitens des Denkmalschutzes sämtliche Bedenken zurückgestellt werden, wird zur Kenntnis genommen.

Betreff: Fwd: Bauleitplanung der Stadt Bad Vilbel, B-Plan "Kurpark West"
Von: Kristin Schubert <kristin.schubert@lfd-hessen.de>
Datum: 25.01.2018 19:47
An: mail@diesing-lehn.de
Kopie (CC): "Wirtz, Birgit" <Birgit.Wirtz@wetteraukreis.de>, "Sauerwein, Corina" <Corina.Sauerwein@wetteraukreis.de>, "Meyer, Uwe" <Uwe.Meyer@wetteraukreis.de>

Ihre Bitte um Stellungnahme gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Verfahren hatte ich zuletzt am 5.7.2017 Stellung genommen. Die Grundfläche der Neubebauung hat sich gegenüber der ersten Auslegung gemäß dem Wettbewerbsergebnis geändert. Hierzu hat bereits die Untere Denkmalschutzbehörde im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege am 26.9.2017 Stellung genommen.

Die Abteilung Archäologie wird sich gegebenenfalls gesondert äußern.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Kristin Schubert M. A., MSCHM

- Bezirksdenkmalpflege | Industriedenkmalpflege -

Landesamt für Denkmalpflege Hessen
Bau- und Kunstdenkmalpflege

Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde vom 26.09.2017:

Bad Vilbel, Kurhaus – Erweiterungsbau (Stadthalle) und Sanierung ehem. Volkshaus

Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde zu den Wettbewerbsentwürfen

Der Wettbewerb zur Thematik einer Erweiterung des Kurhauses und zum Umgang mit dem Kulturdenkmal Kurhaus als auch des Kurparks wird der Bedeutung dieses zentralen Bereiches Bad Vilbels gerecht und ermöglicht die Aufgabe aus verschiedenen Perspektiven zu betrachten. Begrüßt wird dabei ausdrücklich, dass mit den Neubauplänen auch der Rückbau störender Anbauten an das Kurhaus, sowie eine denkmalgerechte Sanierung des Altbaus verbunden wird. Die historischen Gestaltqualitäten des ehemaligen Volkshauses sollen wieder herausgestellt werden und mit dem Neubau und den umgebenden Freiflächen zu einem harmonischen Ganzen zusammenwachsen.

Die acht eingereichten Entwürfe haben hier zum Teil sehr interessante Ansätze und Ideen entwickelt.

Per E-Mail am 19. September wurde die Auswertung auf vier der eingereichten Entwürfe beschränkt, die im Folgenden aus denkmalschutzrechtlicher Sicht betrachtet werden:

1. Vielmo.

Interessant und begrüßenswert ist der Ansatz den Erweiterungsbau nach Norden zu verschieben und somit dem Park als Grünfläche wieder eine größere Bedeutung und damit auch Wirkung zu verleihen. Positiv sind in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeiten für den Karl Friedrich Sprudel und seine Wirkung als Bestandteil des Parks.

Negativ ist das Ausdehnen des Baukörpers nach Osten mit einer deutlichen Überschneidung zur Flucht des Kurhauses. Die Verbindung von Neubau und Altbau mit einer gläsernen ‚Orangerie‘ mildert dies und ermöglicht das Kurhaus in seiner Wirkung wieder besser wahrzunehmen. Aus denkmalschutzrechtlicher Sicht wäre es jedoch wünschenswert die Orangerie in ihrer Ausdehnung zu reduzieren. Im Entwurf zieht sie sich komplett über die Westfassade des Kurhauses und ragt sogar in der Tiefe der Terrasse noch über das Kurhaus hinaus. Durch die Anordnung der beiden neuen Treppenhäuser direkt vor der Fassade des Kurhauses – vor allem des südlichen – wird dieser Effekt leider noch verstärkt. Ob die vorgesehene Schräge der ‚Orangerie‘ den Strukturen der Örtlichkeit gerecht wird, sollte überdacht werden.

Mit der Fassadengestaltung wird mit dem Material die Verbindung zum Kurhaus – mit der horizontalen Struktur eine Verbindung zur Mediathek hergestellt. Damit kann ein harmonisches Gesamtbild entstehen, welches sich gegenseitig unterstützt ohne dass die einzelnen Teile miteinander konkurrieren.

Die Eingriffe in das Kurhaus wurden – nicht zuletzt auch durch die Auslagerung der Treppen und des Aufzugs auf ein Minimum beschränkt – dies wird denkmalpflegerisch sehr begrüßt.

A 1

A 2

H

Landesamt für Denkmalpflege Hessen, 65203 Wiesbaden

Stellungnahme vom 25.01.2018 i.V.m. Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde im Vorverfahren vom 26.09.2017

Anmerkung: Die Anregungen sind Teil einer älteren Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde. Diese hat inzwischen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sämtliche Bedenken zurückgestellt, abgesehen von Bedenken gegen eine Unterkellerung des Kurhauses, s. a. Stellungnahme des Kreisausschusses des Wetteraukreises.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, die Stadthalle nicht so weit Richtung Osten reichen zu lassen, wird nicht gefolgt.

Die Größe der Stadthalle ergibt sich aus dem von der Stadt erarbeiteten Betriebskonzept. Die Lage des daraus resultierenden Baukörpers wurde so gewählt, dass aus Richtung Norden das Kurhaus noch deutlich hervortritt und nicht durch die Stadthalle vollständig abgedeckt wird. Weiterhin soll zwischen Stadthalle und Hotel eine deutliche durch Grün geprägte Zäsur bestehen, um entlang der Niddastraße / Schwarzer Weg eine Gliederung der Baukörper zu erhalten. Infolgedessen kann die Lage der Stadthalle nicht weiter nach Westen geschoben werden. Zudem hält sie durch einen Rücksprung, der mehr als 17 m breit ist, einen ausreichenden Abstand zum Baukörper des Kurhauses ein, um diesen weiterhin als Solitär wirken zu lassen.

Der Anregung **A 2**, die Orangerie in ihrer Ausdehnung zu reduzieren, wird nicht gefolgt.

Die Orangerie dient als bauliches Bindeglied zwischen Stadthalle und Kurhaus. Um eine bedarfsgerechte und barrierefreie Erschließung der Funktionsräume zu ermöglichen, ist eine gewisse Ausdehnung unumgänglich. Eine Verkleinerung der Orangerie würde die funktionalen Synergieeffekte zwischen Kurhaus und Stadthalle reduzieren.

Der **Hinweis**, dass die Minimierung der Eingriffe ins Kurhaus begrüßt wird, wird zur Kenntnis genommen.

ovag Netz AG Postfach 10 07 63 61147 Friedberg

DIESING + LEHN
Stadtplanung SRL
Arheilger Straße 68
64289 Darmstadt

Dominik Warsow
Planung & Projektierung - EL/Wa

Telefon 06031 82-1236
Fax 06031 82-1636
E-Mail dominik.warsow@ovag-netz.de
Datum 16.01.2018

**Bauleitplan der Stadt Bad Vilbel: Bebauungsplan „Kurpark West“
Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4(2) BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Überlassung der Unterlagen.

Die Stellungnahme erfolgt im Namen der ovag Netz AG, im Namen und im Auftrag der Stadtwerke Bad Vilbel GmbH und der Stadt Bad Vilbel. Elektrische Anlagen der Stadtwerke Bad Vilbel GmbH und der Stadt Bad Vilbel werden im Text gesamtheitlich betrachtet.

Unmittelbar im Bereich „Kurpark West“ hat die OVAG keine Wasserversorgungsanlagen. Eine separate Stellungnahme durch den Fachbereich Wasser erfolgt nicht mehr.

In dem ausgewiesenen Gebiet ist eine Transformatorenstation vorhanden sowie sind 20 kV- und 0,4 kV-Kabel verlegt. Zusätzlich befinden sich in diesem Gebiet Anlagen für die Beleuchtung sowie ein Steuerkabel für die S-Bahn ist in Planung. Die ungefähre Lage der Anlagen haben wir in dem beigefügten Plan eingezeichnet und bitten um Darstellung im Bebauungsplan. Für die korrekte Eintragung der Trassen besteht die Möglichkeit der örtlichen Einmessung. Zusätzlich können Sie die entsprechenden Bestandspläne anfordern.

Bei unserer Stellungnahme gehen wir davon aus, dass unsere Kabel auch weiterhin im öffentlichen Bereich liegen. Ansonsten ist für unsere Kabel ein Schutz- und Arbeitsstreifen von **2,50 m** Breite, der nicht überbaut werden darf, auszuweisen. Hier muss sichergestellt sein, dass die OVAG, die Stadtwerke Bad Vilbel GmbH oder deren Beauftragte die Grundstücke zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung jederzeit betreten und hierfür die notwendigen Arbeiten ausführen können. Zusätzlich ist zur Sicherung unserer Kabelleitungen eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit erforderlich.

Außerdem möchten wir noch darauf hinweisen, dass in den Bereichen, in denen Bepflanzungen vorgesehen sind, unsere vorhandenen bzw. geplanten Kabel – auch die am Rande des Planungsbereiches liegenden – durch geeignete Maßnahmen zu schützen sind. Insbesondere sind die vorhandenen Beleuchtungseinrichtungen zu berücksichtigen. Im Einzelfall bitten wir um Rücksprache mit unserem

**Stützpunkt Bad Vilbel, Im Schleid 4 in 61118 Bad Vilbel
Tel. (0 60 31) 82 491.**

ovag Netz AG, 61147 Friedberg

Stellungnahme vom 26.01.2018

Beschlussvorschlag:

Der Anregung **A 1**, die Versorgungsanlagen im Bebauungsplan darzustellen, wird teilweise gefolgt.

Die Versorgungsanlagen, die im Bereich der zukünftigen Sondergebiete liegen, werden verlegt. Der Plan, der der Stellungnahme beigefügt war, wird den Fachplannern bzw. Versorgungsträgern zur Verfügung gestellt. Auf das geplante Steuerkabel für die S-Bahn, das sich am Rand des Geltungsbereichs befindet, wird in der Planzeichnung ergänzend hingewiesen.

Der Anregung **A 2**, zur Sicherung der Kabel außerhalb der öffentlichen Flächen einen Schutz- und Arbeitsstreifen festzusetzen, wird nicht gefolgt.

Da die Lage von Schutz- und Arbeitsstreifen für Kabel erst im Rahmen der nachfolgenden Hochbauplanung geklärt wird, werden diese Anlagen zu gegebener Zeit durch Grunddienstbarkeiten gesichert. Die Festsetzung in einem Bebauungsplan ist hierzu nicht erforderlich.

Die **H**inweise zu persönlichen Dienstbarkeiten, den erforderlichen Schutz der vorhandenen Anlagen und Beleuchtungseinrichtungen, die Kontaktaufnahme vor Beginn von Erdarbeiten und Änderungen an den Bestandsanlagen, zu einer erforderlichen Transformatorenstation und zur Abstimmung von Anschlüssen werden zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit beachtet werden.

A 1

A 2

H

H

Wir bitten die Stadt Bad Vilbel bei evtl. notwendig werdenden Erdarbeiten (Kanal, Wasserleitung, Straßenbau, Lärmschutzeinrichtung, etc.) im Bereich unserer Kabel, die ausführende Firma darauf aufmerksam zu machen, dass diese sich – um Störungen zu vermeiden – vor Arbeitsbeginn mit unserem o.g. Stützpunkt Bad Vilbel in Verbindung setzt.

H

Bei unserer Stellungnahme gehen wir davon aus, dass keine Änderungen an unseren Bestandsanlagen notwendig werden. Sollte dies aus Sicht der Stadt Bad Vilbel dennoch der Fall sein, bitten wir diese, sich mit uns in Verbindung zu setzen. Ein Angebot für die Änderung werden wir der Stadt Bad Vilbel vorlegen. Die Kostenregelung erfolgt gemäß Wegenutzungsvertrag. Vorsorglich machen wir darauf aufmerksam, dass sich 0,4 kV-Kabel im Gebäude befinden.

H

Die Versorgung des im Planungsbereich ausgewiesenen Gebietes mit elektrischer Energie kann durch entsprechende Netzerweiterung erfolgen. Aus den bestehenden Anlagen ist eine Versorgung der geplanten Anlagen nicht möglich. Aus unserer heutigen Sicht wird bei der Neubebauung des Areals eine eigene Transformatorenstation notwendig. Die dafür benötigten elektrischen Leistungen sind uns frühzeitig zu übermitteln.

H

Eine Aussage, wie der Anschluss der Bauvorhaben an unser Netz ausgeführt wird, ist erst möglich, wenn feststeht, welche elektrische Leistung an den noch festzulegenden Anschlusspunkten benötigt wird. Zur Abstimmung wie ein Anschluss ausgeführt werden kann, setzen Sie sich bitte frühzeitig mit unserer Fachabteilung in Friedberg – Tel. 06031/82- 1099 – in Verbindung.

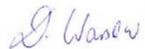
H

Sollte ein externer Ausgleich erforderlich werden, benötigen wir für eine abschließende Stellungnahme die genaue Lage der Ausgleichsfläche sowie Angaben über Art der Ersatzmaßnahmen.

Wir bitten zum gegebenen Zeitpunkt um Information über das mit der Planung und Projektierung der Erschließung beauftragte Ingenieurbüro, damit unsererseits eine termingerechte Umsetzung notwendiger Erweiterungen oder Veränderungen des elektrischen Netzes gewährleistet werden kann.

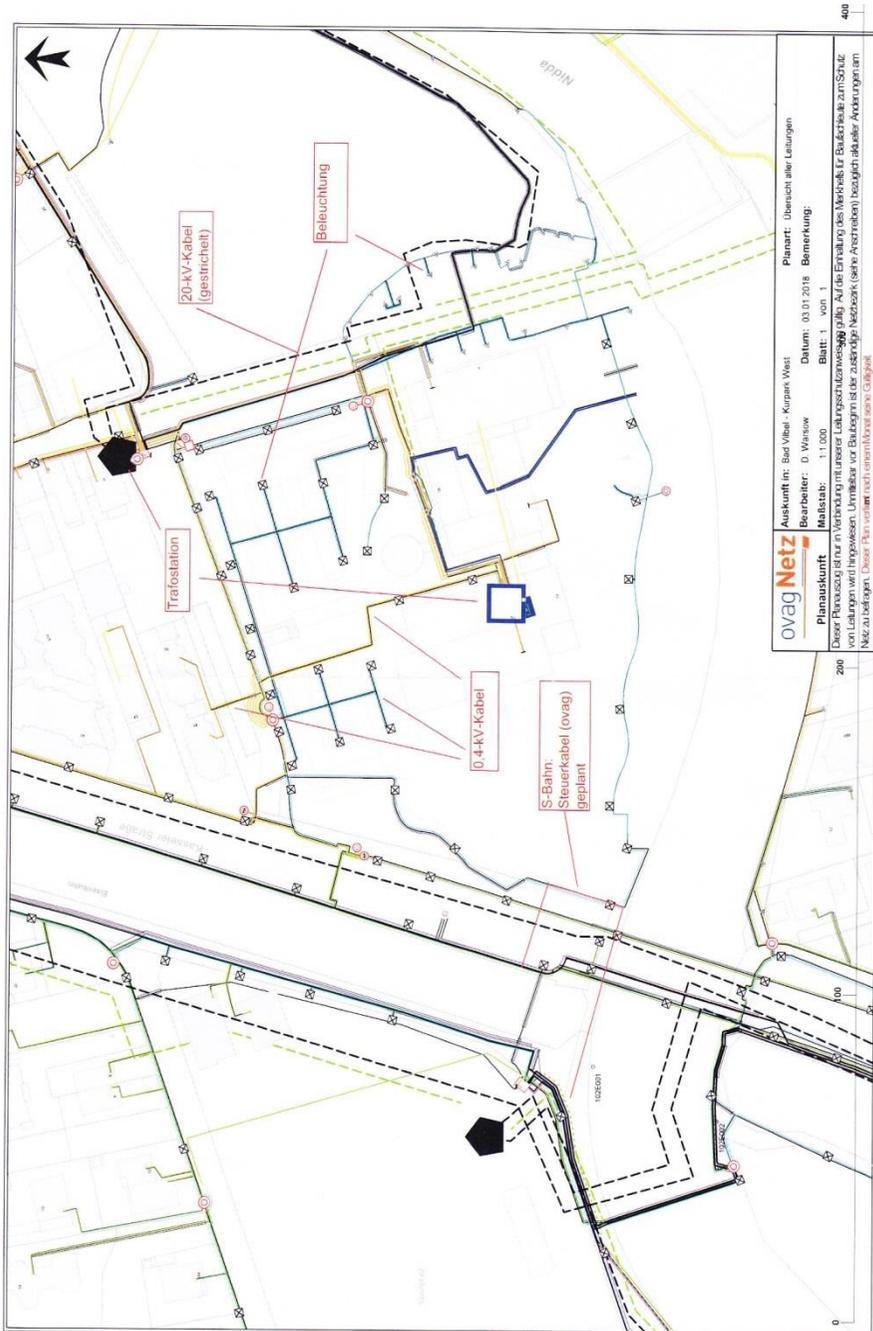
Wenn unsere Belange berücksichtigt werden, haben wir keine Einwände gegen diesen Bebauungsplan.

Mit freundlichen Grüßen



Dominik Warsow
ovag Netz AG

Anlage



Regierungspräsidium Darmstadt

Regierungspräsidium Darmstadt, 64278 Darmstadt

Durchschrift

Unser Zeichen: **Az. III 31.2- 61d 02/01-115-**
 Ihr Zeichen:
 Ihre Nachricht vom:
 Ihre Ansprechpartnerin: Martin Friedrich
 Zimmernummer: 4_036
 Telefon: 06151/ 126129
 FAX: 06151/ 128914
 E-Mail: m.friedrich@rpd.hessen.de
 Datum: 31.01.2018

Magistrat
 der Stadt Bad Vilbel
 Am Sonnenplatz 1
 6118 Bad Vilbel

Bauleitplanung der Stadt Bad Vilbel
Bebauungsplanentwurf „Kurpark West“
Stellungnahme gemäß §4(2) BauGB
Schreiben der Stadtplaner Diesing und Lehn vom 29.12.2017
Meine Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens nach §4 Abs.1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorgesehene Planung einer Sonderbaufläche Hotel und Stadthalle hat zum Ziel diesen Bereich städtebaulich neu zu ordnen.

Laut regionalplanerischer Zielsetzung Z3.4.1-3 sind innerörtliche Grünflächen als „Siedlungsfläche“ definiert. Die vorgesehene Nutzung weicht somit im Grundsatz nicht von dieser Darstellung ab.

Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Belange meiner Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt ausreichend berücksichtigt werden können. Das Ergebnis ihrer Abwägung insbesondere der wasserrechtlichen Bedenken bitte ich mir vorzulegen.

Folgende Stellungnahme meines Umweltamtes ist zu beachten:

Grundwasserschutz/Wasserversorgung:

Die mit der hiesigen Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf „Kurpark West“ der Stadt Bad Vilbel bereits gemachten Ausführungen, nachstehend in kursiv wiedergegeben, sind auch für den jetzt vorgelegten Bebauungsplanentwurf zutreffend.

Regierungspräsidium Darmstadt, 64278 Darmstadt

Stellungnahme vom 31.01.2018

Beschlussvorschlag:

Der **H**inweis, das die vorgesehene Nutzung im Grundsatz nicht von der Darstellung der regionalplanerischen Zielsetzung einer Siedlungsfläche abweicht, wenn die wasserrechtlichen Belange bearbeitet werden, wird zur Kenntnis genommen.

H

- 2 -

Das Plangebiet liegt in der Schutzzone I des Oberhessischen Heilquellenschutzbezirkes ID 440-088 (Hess. Regierungsblatt Nr. 33). Die dort enthaltenen Ge- und Verbote sind zu beachten. Ggf. sind sich daraus ergebende eigene wasserrechtliche Prüfungen und Zulassungen vor Inkrafttreten des Bebauungsplans erforderlich. Ansprechpartner ist die zuständige Untere Wasserbehörde.

Im vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplanes „Kurpark West“ sind die zu berücksichtigenden konkreten wasserwirtschaftlichen Belange noch nicht dargestellt.

Weitergehende Aussagen können deshalb nicht erfolgen. Anhand der „Arbeitshilfe zur Berücksichtigung von wasserwirtschaftlichen Belangen in der Bauleitplanung“ müssen Aussagen zur Wasserwirtschaft und zum Grundwasserschutz getroffen werden. U.a. ist auf folgende Punkte einzugehen:

1. Die Stadt hat in eigener Verantwortung sicher zu stellen, dass die Versorgungssicherheit der öffentlichen Wasserversorgung dauerhaft für die künftige Bebauung im Rahmen der bestehenden wasserrechtlichen Zulassungen und Lieferverträge gewährleistet ist und eine ausreichende Löschwassermenge zur Verfügung steht.

Ein entsprechender Wasserbedarfsnachweis und dessen Deckung sind in der Begründung zum Bebauungsplan aufzuführen.

2. Die Träger öffentlicher Wasserversorgung sollen auf eine rationelle Verwendung des Wassers hinwirken (Hessisches Wassergesetz § 36 Sparsamer Umgang mit Wasser). Die Regenwasserbewirtschaftung ist in diesem Zusammenhang auch auf Regenwassernutzungsanlagen zu prüfen.
3. Durch die im Rahmen der Bauleitplanung geplanten Maßnahmen sind in der Regel eine Versiegelung von Flächen und damit eine Verringerung der Grundwasserneubildung zu erwarten. Die versiegelte Fläche sollte demnach so gering wie möglich ausfallen. Dies ist in der Bauleitplanung darzustellen. Maßnahmen, die der Verringerung der Grundwasserneubildung entgegenwirken, sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu beschreiben.

Sollten sie hierzu Fragen haben, setzen sie sich bitte direkt mit Herrn Bender 06927142952 in Verbindung.

Oberirdische Gewässer, Renaturierung:

Aus der Sicht des Dezernates 41.2 bestehen keine Bedenken.

Kommunales Abwasser:

Aus der Sicht des Dezernates 41.3 bestehen keine Bedenken.

Bodenschutz:

Nachsorgender Bodenschutz

In Entwurf des Bebauungsplanes sind keine Aussagen zu altlastenverdächtigen Flächen, Altlasten oder Altablagerungen im Plangebiet enthalten. Ich gehe davon aus, dass keine entsprechende Prüfung erfolgt ist.

Schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen, Altlasten bzw. altlastverdächtige Flächen (§ 2 Abs. 3-6 BBodSchG) sind mir im Bereich des Plangebietes unter Berücksichtigung des zum Überprüfungstermin 04.01.2018 verfügbaren Kenntnisstandes (Informationsstand nach vorliegender Akten- und Kartenlage, FIS AG-Einträge) nicht bekannt. Ich weise allerdings daraufhin, dass die FIS AG-Datenbank ständig fortgeschrieben wird.

H

Der Hinweis, dass wegen der Lage des Plangebiets in einem Heilquellenschutzbezirk eigene wasserrechtliche Prüfungen und Zulassungen vor Inkrafttreten des Bebauungsplans erforderlich sein können und das hierfür die Untere Wasserbehörde zuständig ist, wird zur Kenntnis genommen und beachtet werden.

A 1

Die Untere Wasserbehörde hat diesbezüglich eine Anregung geäußert, dass man den bereits im Bebauungsplan enthaltenen Hinweis um einen Passus zur erforderlichen besonderen hydrogeologischen Beurteilung, wasserrechtlichen Zulassung und Beteiligung des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie ergänzen möge. Dieser Anregung wird gefolgt.

Der Anregung **A 1**, Aussagen zur Versorgungssicherheit, zum sparsamen Umgang mit Wasser und zu einer möglichst geringen Flächenversiegelung zu ergänzen, wird gefolgt.

Zur Versorgungssicherheit: Die Wasserversorgung für die im Bebauungsplan vorgesehene künftige Bebauung ist durch bestehende Wasserlieferverträge der Stadtwerke und Entnahmerechte der Wassergewinnungsanlage gewährleistet. Die örtliche Versorgung des betreffenden Bereiches ist über eine gute Anbindungen an das innerstädtische Wassernetz sichergestellt. Damit ist die betriebliche Versorgung der Gebäude wie auch der Löschwasserbedarf für den Grundschutz, den die Stadtwerke gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 405 leisten müssen, in ausreichender Größe abgesichert.

In Bezug auf einen sparsamen Umgang mit Wasser wird im Bebauungsplan die Verwendung von Niederschlagswasser festgesetzt. Damit kann ein Teil des Wasserbedarfs durch das anfallende Niederschlagswasser gedeckt werden und der Verbrauch von Frischwasser gesenkt werden.

Die möglichst geringe Einschränkung der Grundwasserneubildung wird durch eine sehr enge Festsetzung zu den zulässigen Grundflächen gestärkt. Diese Festsetzung basiert auf den konkreten Hochbauentwürfen und lässt nur noch geringe Spielräume zu, so dass in diesem sensiblen Umfeld mit der umgebenden Parknutzung ein angemessener Umgang mit den vorhandenen unversiegelten Freiflächen erfolgt. Zudem ist eine Festsetzung zur wasserdurchlässigen Befestigung von Wegen und Zufahrten in den Bebauungsplan integriert worden, so dass auch auf diesem Weg die Grundwasserneubildung nur in möglichst geringem Umfang eingeschränkt wird.

Soweit diese Aussagen noch nicht in der Begründung enthalten sind, werden sie ergänzt.

- 3 -

Ich möchte in diesem Zusammenhang auf die Nachforschungspflichten verweisen, wie sie sich aus dem *Mustererlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren, St.Anz. 19/2002 S. 1753* ergeben.

Vorsorgender Bodenschutz

Nach § 1 Abs. 6 BauGB gilt es die Belange des Umweltschutzes (und damit die Auswirkungen auf den Boden) zu berücksichtigen. Auf Grund der geringen Größe des Plangebietes und der folgenden Nachverdichtung kann hier von einer detaillierten Umweltprüfung abgesehen werden. Trotzdem sind die Belange des Bodens, die Bodenfunktion und Erheblichkeit aufzunehmen.

Das Schutzgut Boden wird nicht in angemessener Weise behandelt. Dieser offensichtliche Mangel ist zu beseitigen.

Ich weise erneut auf die „Arbeitshilfe zur Berücksichtigung von Bodenschutzbelangen in der Abwägung und der Umweltprüfung nach BauGB in Hessen“ des hessischen Umweltministeriums hin.

In der Begründung ist neben dem nachsorgenden Bodenschutz auch der vorsorgende Bodenschutz anzusprechen. Aus den oben genannten Gründen bitte ich daher die Planunterlagen entsprechend zu überarbeiten.

Immissionsschutz (Lärm, Erschütterung, EMF):

Im Plangebiet ist die Ausweisung von Sondergebieten für ein Hotel und für eine Stadthalle vorgesehen. Angrenzend an das Plangebiet befinden sich vor allem Wohnnutzungen.

Mit der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros IMB Plan (Gutachten Nr. 22-117 C_Revo01) vom November 2017 wurden die schalltechnischen Belange des Bebauungsplans im Rahmen der Bauleitplanung geprüft.

Es sollte berechnet werden, unter welchen Bedingungen die beabsichtigten Planungen mit den vorgesehenen gewerblichen Nutzungen nicht zu Konfliktsituationen mit den bereits vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnnutzungen) führen. Hierzu wurden für die Teilflächen des Plangebietes Lärmemissionskontingente (LEK) ermittelt, durch die eine Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 (OW) bzw. der zulässigen Immissionsrichtwerte (IRW) der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten sichergestellt wird.

Im Baugenehmigungsverfahren ist die Einhaltung der Lärmemissionskontingente durch ein schalltechnisches Gutachten nachzuweisen.

Gegen die vorgesehene Planung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass laut der schalltechnischen Untersuchung keine LKW-Anlieferungen / LKW-Abfahrten von Hotel oder Stadthalle in der Nachtzeit (22 - 6 Uhr) möglich sind und dadurch Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung zu erwarten sind.

Sobald der o. a. Bauleitplan rechtsverbindlich geworden ist, wird um Übersendung einer Mehrausfertigung in der bekannt gemachten Fassung an das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Gutleutstraße 114, 60327 Frankfurt, gebeten.

Von dem Vorhaben sind keine Schutzgebiete betroffen.

Hinsichtlich der naturschutzfachlichen Beurteilung insbesondere auch des Artenschutzes verweise ich auf die Stellungnahme der zuständigen unteren Naturschutzbehörde.

Hinweis:

Im Bereich des Bebauungsplanes wurde 2011 die Nidda renaturiert. In diesem Zusammenhang wurden

Der Anregung **A 2**, Aussagen zum vorsorgenden Bodenschutz zu ergänzen, wird nicht entsprochen.

Im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG und im landschaftsplanerischen Fachbeitrag, die der Begründung beigelegt sind, wird das Thema Bodenschutz umfassend behandelt. Weitere Untersuchungen und Aussagen werden nicht für erforderlich gehalten. Es wird aber in die Begründung ein Verweis auf die anliegenden Beiträge aufgenommen.

A 2

Der **H**inweis, dass gemäß schalltechnischer Untersuchung keine LKW-Anlieferungen / LKW-Abfahrten von Hotel oder Stadthalle in der Nachtzeit möglich sind und sich dadurch Nutzungseinschränkungen ergeben würden, wird zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit beachtet werden.

H

- 4 -

Ökopunkte vergeben und Bäume zum Erhalt festgelegt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist im Plan des Büro Natur Profil anders dargestellt, als im Plan der Stadtplanung DIESING+EHN.

Da die Grenze der Niddarenaturierung an der Hochwasserschutzwand verläuft, sollte die Grenzziehung einheitlich und deutlich erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez.

Martin-M. Friedrich

A 3

Der Anregung **A 3**, die Darstellung des Geltungsbereichs in den Plänen des Büros Naturprofils an den Bebauungsplan anzupassen, ist bereits entsprochen worden.

Die südliche Geltungsbereichsgrenze folgt allerdings nicht der Hochwasserschutzwand, sondern dem Niddaradweg. Die Darstellung des Radwegs ist in den Plänen unterschiedlich, evt. führt dies zur Verwirrung. Diese Darstellung wird daher noch angepasst.