Der Vorsitzende des Bauausschusses

Stadt Neu-Anspach

Stadtverwaltung Bahnhofstraße 26 61267 Neu-Anspach

17. Juni 2021

«Anrede»
«Vorname» «Nachname»
«Strasse»
«Postleitzahl» «Ort»

Sehr geehrte «Anrede» «Nachname»,

zu der

am **Mittwoch**, dem **23.06.2021**
um **20:00** Uhr

im Großen Saal des Bürgerhauses (Gustav-Heinemann-Straße 3), stattfindenden 2. Sitzung des Bauausschusses in der XIII. Legislaturperiode werden Sie hiermit herzlich eingeladen.

T a g e s o r d n u n g

1. Genehmigung der Beschlussprotokolle

1.1 Genehmigung des Beschluss-Protokolls Nr. XIII/1/2021 über die Sitzung des Bauausschusses am 06.05.2021

1.2 Genehmigung des Beschluss-Protokolls Nr. XII/37/2020 über die Sitzung des Bauausschusses am 25.11.2020

2. Beratungspunkte

2.1 60-17-03 Bebauungsplan „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nahversorgungsmarkt EDEKA und
Gewerbegebiet In der Us“, Stadtteil Anspach
- Änderung des Durchführungsvertrags
Vorlage: 105/2021

2.2 60-19-08 Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung, Gemarkung Anspach
1.Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB
2. Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB
Vorlage: 197/2021

2.3 Erlass einer neuen Stellplatz- und Ablösesatzung
Vorlage: 25/2021

3. Mitteilungen des Magistrats

3.1 Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain – Bewegungsqualität für alle

Vorlage: 104/2021

3.2 2020-15 Sanierung Waldschwimmbad Förderprogramm
Vorlage: 153/2021

3.3 Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises
Vorlage: 207/2021

4. Anfragen und Anregungen

gez.
Guntram Löffler
Ausschussvorsitzender

P r o t o k o l l

Nr. XIII/2/2021

der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses

vom Mittwoch, dem 23.06.2021

Sitzungsbeginn: 20:00 Uhr
Sitzungsende: 20:58 Uhr

I. Vorsitzender

Löffler, Guntram

II. Die weiteren Ausschussmitglieder

Eisenkolb, Anke
Gemander, Reinhard
Höser, Roland
Jäger, Thomas
Komma, Nicole
Linden, Cornelius
Siats, Günter
von der Schmitt, Christian

III. Von der Stadtverordnetenversammlung

Fleischer, Hans-Peter
Kraft, Uwe
Moses, Andreas
Scheer, Cornelia
Schirner, Regina
Strutz, Birger
Töpperwien, Bernd
Ziegele, Stefan
Zunke, Sandra

IV. Vom Magistrat

Pauli, Thomas
Bosch, Corinna
Schmittel, Sascha
Strempel, Jürgen

V. Von der Verwaltung

VI. Als Gäste

VII. Schriftführerin

Braum, Linda
Corell, Sarah

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung. Er stellt die Ordnungsmäßigkeit der Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Bernd Töpperwien beantragt den Tagesordnungspunkt 3.3 Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises in Punkte mit Aussprache zu verschieben.

Bauausschussvorsitzender Guntram Löffler möchte sodann den Punkt als 2.4 behandeln.

Ansonsten gibt es keine Einwände. Die Tagesordnung wird wie folgt erledigt:

1. Genehmigung der Beschlussprotokolle

1.1 Genehmigung des Beschluss-Protokolls Nr. XIII/1/2021 über die Sitzung des Bauausschusses am 06.05.2021

Beschluss

Es wird beschlossen, das Beschluss-Protokoll Nr. XIII/1/2021 über die Sitzung des Bauausschusses am 06.05.2021 zu genehmigen.

Beratungsergebnis:8 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 1 Stimmenthaltung(en)

1.2 Genehmigung des Beschluss-Protokolls Nr. XII/37/2020 über die Sitzung des Bauausschusses am 25.11.2020

Regina Schirner äußert, dass nicht alle Zugriff auf das Protokoll hatten.

Der Bauausschussvorsitzende Guntram Löffler bringt, aufgrund eines technischen Fehlers, die Genehmigung des Beschluss-Protokolls nicht zur Abstimmung.

Beschluss

Entfällt

Beratungsergebnis:Ohne Abstimmung

2. Beratungspunkte

2.1 60-17-03 Bebauungsplan „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nahversorgungsmarkt EDEKA und Gewerbegebiet In der Us“, Stadtteil Anspach - Änderung des Durchführungsvertrags Vorlage: 105/2021

Hans-Peter Fleischer, von der FWG-Fraktion, äußert, dass die Fraktion gegen das Bauleitplanverfahren war, die Änderung des Durchführungsvertrags aber sinnvoll ist und sich deshalb bei der Abstimmung enthalten werden.

Andreas Moses schließt sich der Aussage von Herrn Hans-Peter Fleischer an.

Bernd Töpperwien fragt an, ob die Kapazitäten für das geplante Regenrückhaltebecken ausreichen werden. Thomas Pauli erklärt, dass die Regenwasserentwässerung durch Rigolen auf dem EDEKA-Grundstück gedrosselt werden soll.

Beschluss:

Es wird beschlossen, folgende Ergänzung zum Durchführungsvertrag vom 03.12.2020 abzuschließen:

§ 4 Art und Umfang der Erschließung

(9) Die Ableitung des Regenwassers des Vorhabenträgers erfolgt in die im Eigentum des Vorhabenträgers befindliche Kompensationsfläche ***oder in den nahegelegenen Vorfluter***. Die Einleitung in die Kompensationsfläche ***oder in den Vorfluter*** erfolgt gemäß eingereichter und genehmigter Planung der Oberen Wasserbehörde.

Beratungsergebnis:7 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 2 Stimmenthaltung(en)

2.2 60-19-08 Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung, Gemarkung Anspach
1.Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB
2. Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB
Vorlage: 197/2021

Roland Höser fragt an, wer für die Kontrolle des Bebauungsplanes zuständig ist. Der Bauausschussvorsitzende erklärt, dass die Zuständigkeit bei der Unteren Bauaufsichtsbehörde des Hochtaunuskreises liegt.

Thomas Pauli berichtet, dass die Verwaltung bereits selbst Monitorings in Geltungsbereichen von Bebauungsplänen durchgeführt hat.

Andreas Moses findet es verwerflich, dass nur für ein Grundstück ein Bebauungsplan geändert wird.

Cornelius Linden begrüßt die städtische Innenentwicklung. Weiterführend appelliert er, dass der Punkt 4.7 unter Allgemeine Hinweise (Verzicht von Geovlies / Plastikfolie und Schottergärten) als textliche Festsetzung im Bebauungsplan aufgenommen werden soll. Sarah Corell erklärt, dass dafür die rechtliche Grundlage fehlt und ein generelles Verbot im Bebauungsplan nicht aufgenommen werden kann.

Anke Eisenkolb würde eine Festsetzung zum Verbot von Kunstrasen begrüßen. Darüber hinaus soll das aus dem Jahr 2013 veröffentlichte Klimaschutzkonzept der Stadt Neu-Anspach in Bebauungsplänen aufgenommen werden.

Des Weiteren wurde erneut der Umgang mit Schottergärten diskutiert. Bürgermeister Thomas Pauli erinnert an die bereits mehrfach geführten Diskussionen und an den Beschluss, dass ein Gestaltungshandbuch/Flyer statt eine Schottergartensatzung erarbeitet werden soll.

Darüber hinaus bittet der Ausschuss die Verwaltung bei der nächsten, bzw. einer der nächsten Sitzungen den Beratungspunkt „Inhaltliche Vorgaben für Bebauungspläne“ auf die Tagesordnung zu setzen.

Beschluss:

Es wird beschlossen,

1. zu dem Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung, die in Anlage 1 dargestellten Beschlussempfehlungen zu den im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Anregungen und Hinweise als Stellungnahme der Stadt Neu-Anspach abzugeben.
2. Der Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung, Stadtteil Anspach wird gemäß § 10 Abs. 1 BauGB sowie § 5 HGO und § 91 Abs. 3 HBO i.V.m. § 9 Abs. 4. BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung hierzu gebilligt.

Der Bebauungsplan Am Belzbecker 7.Änderung, Stadtteil Anspach, wird gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht und in Kraft gesetzt.

Beratungsergebnis:9 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 0 Stimmenthaltung(en)

2.3 Erlass einer neuen Stellplatz- und Ablösesatzung
Vorlage: 25/2021

Hans-Peter Fleischer stellt den Antrag, den § 2 um einen dritten Absatz zu ergänzen. Der neue Absatz soll zwischen den bereits bestehenden Absatz 1 und 2 geschoben werden und lautet wie folgt: Pkw-Stellplätze müssen den Wohneinheiten zugeordnet sein.

Bürgermeister Thomas Pauli verweist diesbezüglich auf die Stellungnahme des HSGBs, die der Vorlage angehängt ist.

Cornelia Scheer ist der Auffassung, dass Lastenfahrräder so wie in der Hessischen Fahrradabstellplatzverordnung auch in der Stellplatzsatzung der Stadt Neu-Anspach berücksichtigt werden sollen.

Andreas Moses schlägt vor, die Verknüpfung von Wohnraum und Stellplätzen bei städtischen Grundstücksverkäufen zukünftig privatrechtlich zu regeln.

Bauausschussvorsitzender Guntram Löffler bringt den Antrag von Hans-Peter Fleischer gemeinsam mit der Beschlussvorlage zur Abstimmung.

Beschluss:

Es wird aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S. 318) sowie der §§ 52, 86 Abs. 1 Nr. 23 und 91 Abs. 1 Nr. 4 der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Juni 2020 (GVBl. S. 378), folgende Stellplatzsatzung und Ablösesatzung beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Neu-Anspach.

§ 2 Herstellungspflicht

(1) Bauliche oder sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeignetes Beschaffenheit, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, sowie ausreichend Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden.

„Stellplätze“ bezeichnen im Folgenden die Unterbringung von Kraftfahrzeugen auf offenen Plätzen, in Garagen, offenen Garagen (Carports) und Tiefgaragen. „Abstellplätze“ bezeichnen die Unterbringung von Fahrrädern.

(2) Die PKW-Stellplätze sind den Wohneinheiten zuzuordnen und entsprechend vom Käufer/Mieter zu erwerben/mieten.

(3) Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird.

§ 3 Größe

Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen.

Die Größe der Abstellplätze für Fahrräder ist in der derzeit jeweils gültigen Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) geregelt.

Im Übrigen gilt die derzeit jeweils gültige Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GaV).

§ 4 Zahl

(1) Die Zahl der nach §2 herzustellenden Stellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist.

(2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.

(3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Zahl der erforderlichen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.

(4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

(5) In den Fällen der Absätze 2 bis 4 ist die Zustimmung der Stadt Neu-Anspach erforderlich.

(6) Bei der Stellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einem vollen Stellplatz aufzurunden.

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

Die Anwendung des § 52 Abs. 4 S. 1 und 2 HBO wird ausgeschlossen.

§ 6 Beschaffenheit

(1) Nicht überdachte Stellplätze und Stellplätze mit Pergola sind mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Unterbau herzustellen und zu markieren.

(2) Stellplätze für Besucher müssen vom öffentlichen Verkehrsraum aus erkennbar und zu Zeiten des Besucherverkehrs stets zugänglich sein; sie sind insbesondere zu kennzeichnen und dürfen nicht anderen als Besuchern überlassen werden.

(3) Stellplätze sind ausreichend mit geeigneten Bäumen und Sträuchern zu unterteilen und zu bepflanzen. Pro 5 Stellplätze ist ein standortgeeigneter Baum zu pflanzen und dauernd zu unterhalten. Stellplätze mit mehr als 1000 m² Flächenbefestigung sind zusätzlich durch eine raumgliedernde Bepflanzung zwischen den Stellplatzgruppen zu unterteilen. Böschungen zwischen Stellplatzflächen sind flächendeckend zu bepflanzen.

(4) Bei Vorhaben mit einem Stellplatzbedarf von mindestens 20 Stellplätzen müssen mindestens 5% der Stellplätze mit einer Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen (E-Stellplatz) ausgestattet sein. Bei der Berechnung der E- Stellplätze ist jeweils auf den vollen E-Stellplatz aufzurunden.

§ 7 Standort

Stellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist die Herstellung auf dem Baugrundstück ganz oder teilweise nicht möglich, so dürfen sie auch auf einem anderen Grundstück in unmittelbarer Nähe zum Baugrundstück (bis zu 300 m) hergestellt werden, wenn dessen Nutzung zu diesem Zweck öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtliche das Nutzungsrecht im Grundbuch gesichert ist.

§ 8 Ablösung

(1) Die Herstellungspflicht nach § 2 kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, wenn die Herstellung des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Ein Ablösungsanspruch besteht nicht.

(2) Über den Antrag entscheidet der Magistrat der Stadt Neu-Anspach.

(3) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages beträgt für

1. Pkw-Stellplatz oder Stellplatz für LKW bis zu 2,5 t zulässiges Gesamtgewicht oder einem Omnibus mit höchstens 10 Sitzplätzen oder Anhänger	5.100,00 €
2. LKW-Stellplatz von mehr als 2,5 t bis 10 t zulässiges Gesamtgewicht oder einem Omnibus mit mehr als 10 Sitzplätzen	14.300,00 €
3. LKW-Stellplatz von mehr als 10 t zulässiges Gesamtgewicht oder Sattelfahrzeug oder einen Gelenkbus	44.000,00 €

§ 9 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 23 HBO handelt, wer entgegen

§2 Abs. 1 bauliche oder sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, errichtet, ohne Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben;

§ 2 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000 EUR geahndet werden.

(3) Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) findet in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung.

(4) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG ist der Magistrat der Stadt Neu-Anspach.

§ 10 In-Kraft-Treten

(1) Diese Satzung tritt am Tage nach Vollendung ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

(2) Abweichende bauordnungsrechtliche Festsetzungen in Bebauungsplänen bleiben unberührt.

Anlage zur Stellplatzsatzung (§ 2 Abs. 1)

	Stellplatzbedarf und Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder			
NR.	Verkehrsquelle	Zahl der PKW-Stellplätze	Hiervon für Besucher/innen in % zu kennzeichnende Stellplätze gem. § 6 Abs. 2	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder
1	**Wohngebäude**			

1.1	Einfamilienhäuser, Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung über 45 m²	2 je Wohneinheit	0	0
1.2	Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung bis 45 m² (einschließlich)	3 Stpl.	0	0
1.3	Mehrfamilienhäuser a) Für Wohnungen über 45 m² Wohnfläche b) Für Wohnungen bis 45 m² Wohnfläche (einschließlich)	2 Stpl. je Wohnung 1 Stpl. je Wohnung (siehe Ziff. 11.1)	10	1 je Wohnung
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	1 Stpl. je Wohnung	0	1 je Wohnung
1.5	Kinder-, Jugend-, Schülerinnen- und Schülerwohn- und freizeitheime	1 Stpl. je 15 Betten, jedoch mind. 2 Stpl.	10	1 je 3 Betten
1.6	Senioren- und Behindertenwohnheime	1 Stpl. je 8 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	10	1 je 20 Betten
1.7	Asylbewerberwohnheime und –unterkünfte	1 Stpl. je 4 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	10	1 je 10 Betten
2.	**Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen**			
2.1	Büro- u. Verwaltungsräume allgemein	1 Stpl. je 30 m² Nutzfläche		1 je 60 m² Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichen Besucher/innenverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Postfilialen, Arztpraxen)	1 Stpl. je 20 m², jedoch mind. 3 Stpl. (siehe Ziff. 11.5)		1 je 50 m² Nutzfläche
3.	**Verkaufsstätten (zum Begriff Verkaufsnutzfläche siehe Ziff. 11.3)**			
3.1	Läden, Geschäftshäuser und Kaufhäuser	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsnutzfläche		1 je 70 m² Nutzfläche
3.2	Supermärkte (bis 800 m² Verkaufsnutzfläche)	1 Stpl. je 10 m² Verkaufsnutzfläche		1 je 100 m² Nutzfläche
3.3	Supermärkte (Über 800 m² Verkaufsnutzfläche)	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsnutzfläche		1 je 200 m² Nutzfläche
3.4	Kioske und Imbissstände	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 1 Stpl.		0
4.	**Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen**			
4.1	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 Stpl. je 20 Sitzplätze		1 je 20 Sitzplätze
4.2	Versammlungsstätten (z.B. Theater, Konzerthäuser, Kino, Mehrzweckhallen)	1 Stpl. je 5 Sitzplätze		1 je 20 Sitzplätze
5.	**Sportstätten**			
5.1	Sportplätze ohne Besucher/innenplätze (z.B.	1 Stpl. je 250 m² Sportfläche		1 je 250 m² Sportfläche

	Trainingsplätze)			
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucher/innenplätze	1 Stpl. je 250 m² Sportfläche Zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucher/innenplätze		1 je 250 m² Sportfläche
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Besucher/innenplätze	1 Stpl. je 50 m² Hallenfläche		1 je 50 m² Hallenfläche
5.4	Turn- und Sporthallen mit Besucher/innenplätze	1 je 50 m² Hallenfläche Zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucher/innenplätze		1 je 50 m² Hallenfläche
5.5	Tanz, Ballett-, Sportschulen und Fitnesscenter	1 Stpl. je 30 m² Sportfläche		1 je 30 m² Sportfläche
5.6	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 250 m² Grundstücksfläche		1 je 250 m² Grundstücksfläche
5.7	Tennisplätze	2 Stpl. je Spielfeld Zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucher/innenplätze		2 je Spielfeld
5.8	Minigolfplätze	10 Stpl. je Anlage		5 je Anlage
5.9	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Stpl. je Bahn		2 je Bahn
5.10	Vereinshäuser und-anlagen, soweit nicht unter 5.1-5.9 aufgeführt	1 Stpl. je 200 m² Nutzfläche		1 je 200 m² Nutzfläche
6	**Gaststätten und Beherbergungsbetriebe**			
6.1	Gaststätten, Schank- und Speisewirtschaften, Cafés und Bistros u.ä.	1 Stpl. je 10 m² Verkaufs- bzw. Bedienungsfläche		1 je 10 m² Nutzfläche
6.2	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen	1 Stpl. je 5 m² Nutzfläche		1 je 15 m² Nutzfläche
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1		1 je 15 Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
7	**Krankenhäuser**			
7.1	Krankenhäuser, Sanatorien und Kuranstalten	1 Stpl. je 6 Betten		1 je 25 Betten
7.2	Pflegeheime	1 Stpl. je 8 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.		1 je 20 Betten
8	**Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung**			
8.1	Grundschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/innen		1 je 3 Schüler/innen
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen und Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/innen, zusätzl. 1 Stpl. je 5 Schüler/innen über 18 Jahre		1 je 3 Schüler/innen

8.3	Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl.	1 je Gruppenraum, jedoch mind. 2 Stpl.		1 je Gruppenraum, jedoch mind. 2
8.4	Jugendfreizeitheime und -freizeittreffs	1 Stpl. je 30 m² Nutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl.		1 je 15 m² Nutzfläche
9	**Gewerbliche Anlagen**			
9.1	Handwerks- und Gewerbebetriebe	1 Stpl. je 50 m² oder je 2 Beschäftigte (siehe Ziff. 11.5)		1 je 50 m² Nutzfläche
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 80 m² Nutzfläche oder je 2 Beschäftige (siehe Ziff. 11.5)		1 je 100 m² Nutzfläche
9.3	Kraftfahrzeugstätten	6 je Wartungs- oder Reparaturstand		1 je 6 Wartungs- oder Reparaturstände
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	5 Stpl. je Pflegeplatz		Keine
9.5	Kraftfahrzeug-Waschstraßen	1 Stpl. je 30 m² Grundfläche		Keine
9.6	Taxi- und Fuhrunternehmen, Autovermietung	1 Stpl. pro Kfz		1 je 10 Kfz
10	**Verschiedenes**			
10.1	Kleingartenanlagen und Kleintierzuchtanlagen	1 Stpl. je 1 Nutzungseinheit		Keine
10.2	Friedhöhe	1 Stpl. je 2000 m² Grundstücksfläche, jedoch mind. 10 Stpl.		1 je 750 m² Grundstücksfläche
11.	**Anwendungsbestimmungen**			
11.1	Als Wohnfläche zählt die gesamte Fläche innerhalb einer Wohnung ohne Balkone, Terrassen und Loggien.			
11.2	Bei der Berechnung der Spielhallen-Nutzfläche bleiben Nebenräume außer Betracht.			
11.3	Verkaufsnutzfläche ist die Grundfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume mit Ausnahme von Fluren, Treppenräumen, Toiletten, Waschräumen und Garagen			
11.4	Soweit als Bemessungsgrundlagen Nutzfläche oder Verkaufsnutzfläche angegeben wird, ist die begonnene Einheit maßgebend.			
11.5	Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigen zugrunde zu legen			
11.6	Bei Wohngebäuden mit untergeordneten Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, die von Familienangehörigen genutzt werden und bei denen kein Publikumsverkehr stattfindet, ist der Nachweis nach den Ziffern 1.1 – 1.3 ausreichend.			

Beratungsergebnis:7 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 2 Stimmenthaltung(en)

2.4 Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreis
Vorlage: 207/2021

Bernd Töpperwien fragt, wer das Radverkehrskonzept beauftragt hat und welche Konsequenzen das Konzept für Neu-Anspach hat. Bürgermeister Thomas Pauli erklärt, dass der Hochtaunuskreis selbst der Auftraggeber ist. Das Fahrradkonzept hat keine bindende Wirkung, es geht lediglich darum die Verbindungen im Hochtaunuskreis zu verbessern. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Im Herbst soll ein öffentlicher Workshop stattfinden, in dem Maßnahmen erarbeitet werden sollen.

Cornelius Linden bestätigt, dass es sich lediglich um einen Maßnahmenkatalog handelt. Die Planungshoheit sowie die Detailplanung liegt bei der Stadt Neu-Anspach.

Günter Siats betont, dass Neu-Anspach im Vergleich zum Vordertaunus und Frankfurt schlechte Fahrradwege hat. Das Fahrrad muss in Neu-Anspach die gleiche Priorität wie das Auto bekommen.

Andreas Moses schlägt vor, dass in der nächsten Bauausschusssitzung das Radverkehrskonzept vorgestellt werden soll. Ein Referent des Hochtaunuskreises soll deshalb eingeladen werden.

Mitteilung:

Der Hochtaunuskreis hat im Jahr 2020 zusammen mit dem Planungsbüro RV-K aus Frankfurt am Main das Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis gestartet. Ziel ist die Vernetzung aller Städte und Gemeinden, Orts-und Stadtteile sowie Verbindung zu angrenzenden Kommunen der Nachbarlandkreise. Es soll dabei ein abgestuftes Radverkehrsnetz zur Anbindung aller relevanten Ziele entwickelt werden.

Es werden Bestandsdatenanalysen, Befahrungen des gesamten Netzes, Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, Abstimmungen mit den Kommunen und Bürgerbeteiligungen durchgeführt. Bei einer Online-Beteiligung Ende 2020 haben 689 Personen insgesamt 1.664 Meldungen abgegeben.

Es handelt sich bei dem Radverkehrskonzept nur um Maßnahmenempfehlungen, deren Umsetzung erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der Träger öffentlicher Belange. Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren wird nicht ersetzt. Ein Radverkehrskonzept ist häufig Voraussetzung für Förderungen durch Bund und Land.

Nach Befahrung des Entwurfsnetzes durch das Planungsbüro, finden seit April 2021 Ortstermine in allen Kommunen statt. Am 31.05.2021 hat ein Abstimmungsgespräch zwischen der Verwaltung und dem Planungsbüro zum Planungsstand von Neu-Anspach stattgefunden. Hierbei wurden noch ein paar Änderungen an der Routenführung und möglichen Maßnahmen vorgenommen. Grundsätzlich wurden die vorhandenen Radwege im Stadtgebiet und deren Beschilderung positiv bewertet. Das Planungsbüro wird anschließend für jede Kommune individuelle Maßnahmendatenblätter entwickeln. Der aktuelle Planungsstand kann auf https://www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html eingesehen werden. Im Herbst 2021 wird der Hochtaunuskreis in einem Maßnahmenworkshop alle Ergebnisse vorstellen.

Beratungsergebnis:

3. Mitteilungen des Magistrats

Beschluss

Beratungsergebnis:

3.1 Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain – Bewegungsqualität für alle
Vorlage: 104/2021

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat in den vergangen zwei Jahren mit umfangreicher Bürger- und Fachbeteiligung die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain erarbeitet und beschlossen.

Die Mobilitätsstrategie benennt die Vision, die gemeinsam erreicht werden soll. Sie zeigt die erprobten Werkzeuge und Maßnahmen auf, mit denen man diese Vision erreichen kann. Sie stellt nicht das Ende des Prozesses dar, sondern dessen Anfang. Denn gemeinsam mit den Kommunen

und Partnern der Region sollen nun maßgeschneiderte Lösungen aus den erprobten Werkzeugen erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Mobilitätsstrategie setzt drei Forderungen als grundsätzliche Bedingungen, die der Gestaltung von Raum und Mobilität dienen:

1. Mobilität für alle – bezahlbar, barrierefrei und erreichbar

2. Unnötigen Verkehr vermeiden – direkt, kompakt, bewusst

3. Nötigen Verkehr gestalten – umweltfreundlich, umfeldgerecht, sicher und verlässlich, wirtschaftlich

Darauf basierend ergibt sich die Vision für Mobilität in FrankfurtRheinMain:

FrankfurtRheinMain erreicht Bewegungsqualität für alle. Von jedem besiedelten Ort der Region ist innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen. Unnötiger Verkehr wird vermieden, notwendiger Verkehr wird umweltfreundlich und umfeldgerecht gestaltet. **FrankfurtRheinMain wird die Fünf-Minuten-Region.**

Die Mobilitätsstrategie legt dabei folgende Verkehrs- und Klimaziele bis ins Jahr 2030 fest:

1. Im Jahr 2030 hat sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) von 55 auf 65 Prozent erhöht.

2. Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRheinMain um 55 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Erreicht werden sollen diese Ziele mit folgenden 19 Maßnahmen:

M1: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradroutennetz, dargestellt im Regionalen Flächen nutzungsplan RegFNP

M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1–9)

M3: Entwicklung eines Konzepts mit Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen

M4: Etablierung des regionalen Netzwerks Mobilitätsstationen

M5: Ausbau von Bike + Ride-Anlagen

M6: Weiterentwicklung regionales Park + Ride-Konzept

M7: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main

M8: Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

M9: In fünf Minuten fußläufig ein Mobilitätsangebot erreichen

M10: Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen

M11: Barriere armer Ausbau aller Schienenhaltepunkte

M12: Ausweisung neuer Baugebiete vorrangig maximal 2.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt

M13: Bau des Schienenrings um Frankfurt am Main

M14: Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region

M15: Ausbau des Schnellbusliniennetzes in der Region

M16: Entwicklung urbaner Seilbahnen

M17: Prüfung des Potenzials der Gleisanschlüsse in der Region für mehr Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

M18: Regionaler Schienencoach für mehr Güter auf die Schiene und bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste

M19: Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain möchte direkt an die Umsetzung der Maßnahmen gehen, bei denen er als „Kümmerer“ vorgesehen ist. Bei den anderen Maßnahmen werden die vorgesehenen Kümmerer vom Team des Regionalverbands bestmöglich unterstützt.

Für genauere Informationen ist die gesamte Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain als Anlage beigefügt.

3.2 2020-15 Sanierung Waldschwimmbad Förderprogramm
Vorlage: 153/2021

Mit Datum 30.04.2021 teilte des Planungsbüro koop-raumzeit (Planungsfirma für den Schwimmbadneubau) mit, dass die letzten Wochen der Edelstahlpreise um 2.200,-- EUR/Tonne netto gestiegen sind und es sei jetzt schon abzusehen, dass mit einer Baukostenerhöhung von ca. 200.000 EURO zu rechnen sei.

Die aktuellen Baukosten für die Schwimmbadsanierung werden im Zuge der Haushaltsplanung 2022 berücksichtigt, wenn bis dato der Zuwendungsbescheid vorliegt und der Auftrag an das Planungsbüro ausgelöst werden konnte. Sollte bis dahin keine Beauftragung bzw. keine Kostenberechnung vorliegen, so werden die genannten 200.000 EUR auf die bereits im Haushalt 2021 angemeldeten Kosten der Schätzung aufgeschlagen. Ob sich bezüglich des Förderantrages etwas ändert oder dieser angepasst werden muss, wird aktuell von Herrn Lorenz geprüft bzw. eine entsprechende Anfrage gestellt. Wann hier eine Antwort / Aussage vorliegt, ist nach den bisherigen Erfahrungswerten mit dem Fördermittelgeber offen. Eine entsprechende Information an die politischen Gremien wird erfolgen.

4. Anfragen und Anregungen

Beschluss

Beratungsergebnis:

4.1 Anfragen und Anregungen

Hans-Peter Fleischer regt an, die Thematik „Bauvorhaben Feldbergstraße 1“ in der nächsten Bauausschusssitzung zu besprechen. Die Verwaltung wird gebeten den Ablauf des Bauantragsverfahrens genau zu erläutern und darzustellen. Ein entsprechender Fragenkatalog wird diesem Protokoll beigefügt.

Guntram Löffler	Linda Braum
Ausschussvorsitzender	Schriftführerin

Stadt
Neu-Anspach

Der Magistrat

Aktenzeichen: Corell
Leistungsbereich: Bauen, Wohnen und Umwelt

Datum, **09.03.2021** - **Drucksachen Nr**.:

Vorlage

XII/105/2021

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	09.03.2021	
Bauausschuss	23.06.2021	
Stadtverordnetenversammlung	01.07.2021	

60-17-03 Bebauungsplan „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nahversorgungsmarkt EDEKA und Gewerbegebiet In der Us“, Stadtteil Anspach
- Änderung des Durchführungsvertrags

Sachdarstellung:

Nahversorgungsmarkt EDEKA und Gewerbegebiet In der Us“ gemeinsam mit dem Durchführungsvertrag (Vorlage 280/2020) beschlossen. Zwischenzeitlich wurde der Durchführungsvertrag von allen Beteiligten unterzeichnet und der Bebauungsplan am 13.02.2021 veröffentlich, um Rechtskraft zu erlangen.

Im § 4 des Durchführungsvertrages sind die Art und der Umfang der Erschließung geregelt. In Absatz 9 ist definiert, dass die Ableitung des Regenwassers des Vorhabenträgers in die im Eigentum des Vorhabenträgers befindliche Kompensationsfläche erfolgt.

Nun hat sich bei der Entwässerungsplanung im Zuge der Vorbereitung der Bauantragstellung herausgestellt, dass die Einleitung des Regenwassers des Vorhabenträgers in die Feuchtwiese technisch möglich wäre, aber aus Sicht des Entwässerungsplaners aus folgenden Gründen nicht zu empfehlen sei:

> *„Das Niederschlagswasser muss (mit Ausnahme des Oberflächenwassers der Gründächer) sehr wahrscheinlich behandelt werden.*
>
> *Durch die direkte Einleitung kann es zu Schäden an der Wiese kommen. Ohne geeignete Maßnahmen wird die Wiese nur punktuell bewässert. Um dies zu vermeiden muss ein System erdacht werden, um das Wasser gleichmäßig zu verteilen.*
>
> *Von Seiten des Regierungspräsidiums gilt die Vorgabe, dass das Oberflächenwasser gedrosselt in das Gewässer Usa eingeleitet wird. Eine direkte ungedrosselte Ableitung in die Wiese, über die das Wasser oberflächlich in das Gewässer abfließen würde, widerspricht diesen Vorgaben. Falls ein Teil der Flächen abgehängt werden soll, muss jemand (z.B. Wasserwirtschaftsamt bzw. Umweltamt) eine Vorgabe treffen, wieviel Wasser abgeleitet werden darf. Nach unserer Erfahrung muss bei einer solchen Ableitung eine ordnungsgemäße Versickerungsanlage geplant werden. In der Regel wird man eine Mulde nach DWA-A 138 planen und bemessen (vorausgesetzt der Untergrund ist hier durchlässig genug). Es handelt sich hierbei um eine bauliche Anlage, die spezielle Vorgaben einhalten muss und auch bewirtschaftet werden muss. Ob eine solche Versickerungsmulde dann noch als Feuchtwiese durchgeht, können wir nicht entscheiden.“*

Zudem wird vom Vorhabenträger ausgeführt, dass die Idee zur Einleitung des Regenwassers in die Kompensationsfläche bei einem Ortstermin mit der Unteren Naturschutzbehörde vom zuständigen Sachbearbeiter aufgeworfen wurde. Diese wurde dann erstmal so übernommen und noch nicht weiter sachlich geprüft. Die Idee der Einleitung des Regenwassers in die Kompensationsfläche ist jedoch keine

offizielle Forderung der Unteren Naturschutzbehörde gewesen. In der Abwägung wurde die Anmerkung der Unteren Naturschutzbehörde zum Bebauungsplan abgewogen (Vorlage 220/2020). Hier gab es den Hinweis, dass die Topographie des Grundstücks der Ausgleichsfläche unterschiedliche Feuchtigkeitsgrade bedingen würde. Dazu wurde vom zuständigen Planungsbüro PlanES zusammen mit dem beauftragten Fachbüro für Umweltplanung IBU dargelegt, dass eine solche unterschiedliche Qualität der Feuchtigkeit in der Kompensationsfläche einen eher positiven Effekt auf die Kompensationsmaßnahmen haben wird. Demzufolge sei eine zusätzliche, künstliche Bewässerung außerhalb der natürlichen Gegebenheiten nicht notwendig. Dies wurde auch in den Maßnahmen- und Pflegekatalog für die Kompensationsfläche, welcher bei der Offenlage zum Umweltbericht gehörte und sogar allen TÖBs zur Prüfung vorlag, nicht gefordert. Vom Vorhabenträger wurde bereits ein Fachunternehmen beauftragt, welches bis spätestens Mitte April die Phase 1 des Pflegekatalogs für die Kompensationsfläche erledigen wird.

Der Vorhabenträger hat, nach Rücksprache mit dem Fachbüro für Umweltplanung IBU, welches sich mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt hat, geplant die Drainagerohre nur zu verschließen und nicht die Drainagerohre komplett zu entfernen, da ansonsten die Kompensationsfläche mit schweren Baugeräten und -fahrzeugen bearbeitet werden müsste. Gleiches gilt für eine Bewässerungsverrohrung, wie sie in § 4 Abs. 9 des Durchführungsvertrags gefordert wird. Hierzu müssten die Drainagerohre dann dennoch ausgebaut werden, um Platz für die Bewässerungsrohre zu schaffen. Dies würde bedeuten, dass ein großer Eingriff den aktuellen Status der Kompensationsfläche, den es zu verbessern gilt, erstmal zerstört werden würde und eine Ansaat der Sumpfdotterblumenwiese zeitnah nicht möglich wäre. Diese sollte jedoch, da sie als CEF-Maßnahme klassifiziert wurde, vor Baubeginn hergestellt werden.

Das Oberflächenwasser der städtischen Gewerbefläche sowie die Straßenfläche werden gedrosselt in den Vorfluter eingeleitet. Dies plant nun auch der Vorhabenträger mit dem auf der Fläche des EDEKA anfallenden Regenwassers zu tun, nur etwas weiter oberhalb in den Vorfluter (zwei separate Anschlüsse). Die entsprechenden Genehmigungen der oberen Wasserbehörde sind auch weiterhin vom Vorhabenträger einzuholen. Aus Sicht des Leistungsbereichs Technische Dienste, sowie Bauen, Wohnen und Umwelt kann der Absatz entsprechend ergänzt werden.

Es wird vorgeschlagen den § 4 Abs. 9 wie folgt (***in fett und kursiv dargestellt***) zu ergänzen:

Die Ableitung des Regenwassers des Vorhabenträgers erfolgt in die im Eigentum des Vorhabenträgers befindliche Kompensationsfläche ***oder in den nahegelegenen Vorfluter***. Die Einleitung in die Kompensationsfläche ***oder in den Vorfluter*** erfolgt gemäß eingereichter und genehmigter Planung der Oberen Wasserbehörde.

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, folgende Ergänzung zum Durchführungsvertrag vom 03.12.2020 abzuschließen:

§ 4 Art und Umfang der Erschließung

(9) Die Ableitung des Regenwassers des Vorhabenträgers erfolgt in die im Eigentum des Vorhabenträgers befindliche Kompensationsfläche ***oder in den nahegelegenen Vorfluter***. Die Einleitung in die Kompensationsfläche ***oder in den Vorfluter*** erfolgt gemäß eingereichter und genehmigter Planung der Oberen Wasserbehörde.

Thomas Pauli
Bürgermeister

Stadt Neu-Anspach **Der Magistrat**

Aktenzeichen: Corell
Leistungsbereich: Bauen, Wohnen und Umwelt

Datum, **19.05.2021** - **Drucksachen Nr**.:

Vorlage

XIII/197/2021

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	25.05.2021	
Bauausschuss	23.06.2021	
Stadtverordnetenversammlung	01.07.2021	

60-19-08 Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung, Gemarkung Anspach
1.Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB
2. Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB

Sachdarstellung:

Der Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung wurde in der Sitzung am 25.02.2021 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Neu-Anspach im Entwurf zur Offenlage beschlossen. Planziel ist die Umwandlung des Mischgebiets in ein Allgemeines Wohngebiet, um weitere Wohnbebauung zu ermöglichen.

Der Entwurf des Bebauungsplans einschließlich zugehöriger Begründung lag in der Zeit von Donnerstag, dem 18.03.2021 bis einschl. Mittwoch, dem 21.04.2021 öffentlich aus. Die Bekanntmachung hierzu erfolgte im Usinger Anzeiger am 11.03.2021. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben / Mail vom 08.03.2021 bzw. 09.03.2021 um Abgabe ihrer Stellungnahme gebeten.

Seitens der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange haben sich 12 Behörden beteiligt, davon 5 mit Anregungen und Hinweisen; die in die Abwägung eingehen müssen. Von Seiten der Privaten sind keine Eingaben eingegangen.

Die Stellungnahmen wurden vom Planungsbüro Dr. Thomas, in Bad Vilbel ausgewertet, abgestimmt und sind in Anlage 1 dargelegt.

Zudem ist der Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB zu fassen.

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen,

1. zu dem Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung die in Anlage 1 dargestellten Beschlussempfehlungen zu den im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Anregungen und Hinweise als Stellungnahme der Stadt Neu-Anspach abzugeben.
2. Der Bebauungsplan Am Belzbecker 7. Änderung, Stadtteil Anspach wird gemäß § 10 Abs. 1 BauGB sowie § 5 HGO und § 91 Abs. 3 HBO i.V.m. § 9 Abs. 4. BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung hierzu gebilligt.

Der Bebauungsplan Am Belzbecker 7.Änderung, Stadtteil Anspach, wird gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht und in Kraft gesetzt.

Thomas Pauli
Bürgermeister

Anlagen:
1. Stellungnahmen der Behörden und sonstiger TöBs mit Beschlussempfehlung
2. Bebauungsplan, Stand Januar 2021
3. Textliche Festsetzungen, Stand Mai 2021
4. Begründung, Stand Mai 2021
5. Schalltechnisches Stellungnahme, Stand 08.11.2019

Abwasserverband Oberes Usatal

Andreas Otto
AWV Oberes Usatal, An der Kläranlage Usatal, 61250 Usingen

Stadt Neu-Anspach
Bauen, Wohnen und Umwelt
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

An der Kläranlage Usatal

Telefon 06081/9184318
Telefax 06081/9184325
E-Mail: andreas.otto@awv-usingen.de
Kläranlage:
Usingen-Kransberg
Tel. 06081/66079

Datum:
14.04.21
Aktenzeichen:

Abwasserverband Oberes Usatal
Bebauungsplan Am Belzbecker
Hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die Anfrage vom 09.03.2021 bzgl. des 7. Änderungsfahrens des Bebauungsplanes "Am Belzbecker", teilen wir Ihnen unsere Stellungnahme wie folgt mit:

Gemäß den vorliegenden Unterlagen ist es vorgesehen, das bisher als Mischgebiet (MI) ausgewiesene Baugebiet „Am Belzbecker" in eine Ausweisung als Allgemeines Wohngebiet (WA) zu ändern [1].

Der räumliche Änderungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes umfasst im Stadtteil Neu-Anspach die Flurstücke 71, 60/1 und 60/2 (Wegeparzellen) sowie die Flurstücke 60/3, 60/5, 60/6, 86/3 - 86/12, 87/1, 88 und 89 der Flur 15 (siehe Abbildung 1). Die Flurstücke befinden sich westlich der Ortsmitte des Stadtteils Neu-Anspach. [1].

Das Plangebiet umfasst insgesamt ca. 0,7 ha, welches auf Grundlage des bestehenden Bebauungsplanes bereits größtenteils baulich genutzt wird. Das Plangebiet ist derzeit ausschließlich mit 1-2-geschlossigen Wohngebäuden bebaut. Das nordwestliche Gebietsteil ist noch unbebaut und liegt als Zierrasenfläche vor [1].

Für den ursprünglichen Bebauungsplan aus dem Jahr 1971 wurden bereits 6 Änderungsverfahren durchgeführt. Diese Änderungen beinhalteten kleiner Umwidmungen und Neuanordnungen der überbaubaren Grundstückflächen und geringfügige Erweiterungen des räumlichen Geltungsbereiches. Auch das aktuelle 7. Änderungsverfahren betrifft nur einen Teilbereich des Bebauungsplanes, der durch die Wegeparzellen 60/1 und 60/2 im Südosten, 71 im Nordwesten und die Straßen „Hohlweg" im Norden und „Johanneswiesenweg" im Südwesten eingegrenzt wird.

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Die allgemeinen Hinweise zur Entwässerung werden zur Kenntnis genommen. Da hinsichtlich der Abwasserentsorgung festgestellt wird, dass keine negativen Auswirkungen für das Entwässerungssystem des Abwasserverbandes zu erwarten sind, ergeben sich keine Auswirkungen auf die Planänderung. Die Ausführungen werden in die Begründung übernommen.

Abbildung 1: Änderungsverfahren Bebauungsplan „Am Belzbecker" [1].

Hinsichtlich der übergeordneten Entwässerung ist festzustellen, dass das betreffende Planungsgebiet in der bisherigen SMUSI-Prognose bereits berücksichtigt ist. Das Planungsgebiet wird der kanalisierten Fläche F17 "Anspach Mitte Nord" und F20 „Anspach Mitte" zugeordnet.
Die kanalisierte Fläche F17 ist an das Regenüberlaufbecken R08 "Bahnhofstraße" angeschlossen. Der Anschluss der kanalisierten Fläche F20 erfolgt über das Regenüberlaufbecken R11 „Im Grund" (Abbildung 2) [2, 3].

Gemäß den Ergebnissen der bisherigen SMUSI-Prognose lagen die o.g. Regenüberlaufbauwerke R08 „Bahnhofstraße" und R11 „Im Grund" unter den folgenden maximal zulässigen Richtwerten:

Maximal zulässige Entlastungshäufigkeit => 50-mal

- R08: 32
- R11: 31

Maximal zulässige Entlastungshäufigkeit => 20 Stunden

- R08: 12,2 h
- R11: 13,0 h

Somit kann hinsichtlich der Abwasserentsorgung, die durch den Anschluss an die bestehenden netze erfolgen wird, festgestellt werden, dass das Änderungsverfahren keine wesentlichen Auswirkungen auf das Entwässerungssystem haben wird.

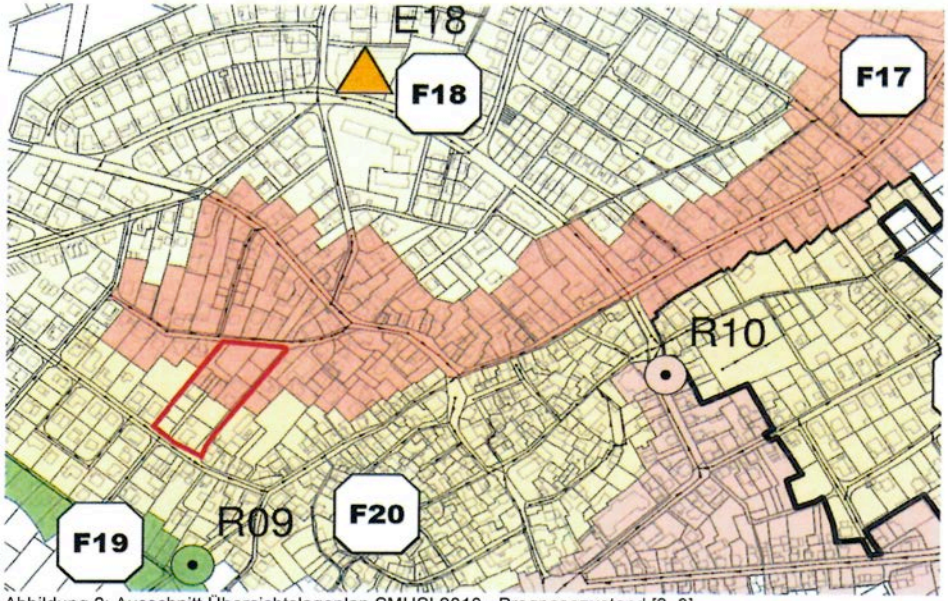


Abbildung 2: Ausschnitt Übersichtslageplan SMUSI 2010 - Prognosezustand [2, 3]

Entsprechend der bestehenden und geplanten Nutzung kann davon ausgegangen werden, dass durch die Umwidmung der Fläche von einem Mischgebiet zu einem allgemeinen Wohngebiet keine wesentliche Erhöhung der Entlastungshäufigkeit und -dauer der RÜBs verursacht wird. Vorteilhaft ist hier vor allem auch die Zisternensatzung der Gemeinde, wonach jede Bauherrschaft eine Niederschlagswassersammelanlage nach Maßgabe der Satzung zu errichten und das gesammelte Niederschlagswasser zu sammeln und zu verwenden hat [1].

Laut der Begründung zur 7. Änderung vom Januar 2021 ist aufgrund der bereits fortgeschrittenen Bebauung das Plangebiet bereits vollständig erschlossen. Die Abwasserentsorgung erfolgt über ein Mischsystem innerhalb des Hohlweges des Johanneswiesenweges [1].

Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass durch das o.g. Entwässerungskonzept keine negativen Auswirkungen für das Entwässerungssystem des Abwasserverbandes zu erwarten sind.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Otto
Techn. Betriebsleiter

Quellen

[1] Büro Dr. Klaus Thomas, ,,Stadt neu-Anspach – Stadtteil Anspach – Bebauungsplan am "Am Belzbecker", 7. Änderung, Begründung," Januar 2021
[2] DAR - Ingenieurbüro für Umweltfragen, "Schmutzfrachtberechnung für das Gesamteinzugsgebiet der Kläranlage Usingen," 2010.
[3] SYDRO Consult GmbH - Ingenieurgesellschaft für Systemhydrologie, Wasserwirtschaft und Informationssysteme, "Anpassung der Schmutzfrachtberechnung AV Oberes Usatal," 2014.

Amt für Bodenmanagement
Limburg a.d. Lahn

HESSEN

Amt für Bodenmanagement Limburg a.d. Lahn
Berner Straße 11, 65552 Limburg a.d. Lahn

Stadt Neu-Anspach
Bauen, Wohnen und Umwelt
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

per E-Mail an
sarah.corell@neu-anspach.de

TÖB – Hochtaunuskreis

Aktenzeichen (Bitte bei Rückfragen/Zahlungen angeben)

22.2 LM-02-06-03-02-B-0002#034

Dienststelle Nr.	0620
Bearbeiter/in	Weisbarth Laura (HVBG)
Telefon	(06431) 9105 – 6241
E-Mail	laura.weisbarth@hvbg.hessen.de
Datum	16.04.2021

Bebauungsplan: **„Am Belzbecker" 7. Änderung**
Frühzeitige Beteiligung der Behörden nach § 4 (2) BauGB

Ihr Schreiben vom: **01.04.2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für den Bereich der städtischen und ländlichen Bodenordnung und den Bereich des Liegenschaftskatasters werden keine Bedenken oder Hinweise in Bezug auf das o. g. Vorhaben vorgebracht.
Das Vorhaben ist nicht von einem Flurbereinigungsverfahren oder einem von uns durchgeführten Umlegungsverfahrens nach dem Baugesetzbuch betroffen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(L. Weisbarth)

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Die allgemeinen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Deutsche Telekom Technik GmbH, Landgrabenweg 151, 53227 Bonn

Stadtverwaltung
Stadt Neu-Anspach
Bahnhofstr. 26
61267 Neu-Anspach
Deutschland

Joachim Bauer, T NI SW, PTI 34 | Betrieb 1
+49 6181 891030 | joachim.bauer@telekom.de
26. März 2021 |
Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach – Stadtteil Anspach, 7 Änderung Bebauungsplan „Am Belzbecker“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Ihr Schreiben vom 08.03.2021 haben wir erhalten und sie erhalten hiermit unsere fristgerechte Stellungnahme:

Das Plangebiet ist telekommunikationstechnisch ausgebaut.
Änderungen der öffentlich gewidmeten Wegeflächen (und damit Folgepflicht nach TKG) haben wir nicht festgestellt.

Änderungen oder Erweiterungen am Telekommunikationsnetz der Telekom erfolgen auftragsbezogen. Sind dabei Tiefbauarbeiten erforderlich, denn erfolgen diese in Abstimmung mit der Stadt Neu-Anspach.

Gegen den Bebauungsplan gibt es keine Einwände.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Bauer Digital unterschrieben von Joachim Bauer Datum: 2021.03.26 08:51:49 +01'00'

i.A. Joachim Bauer

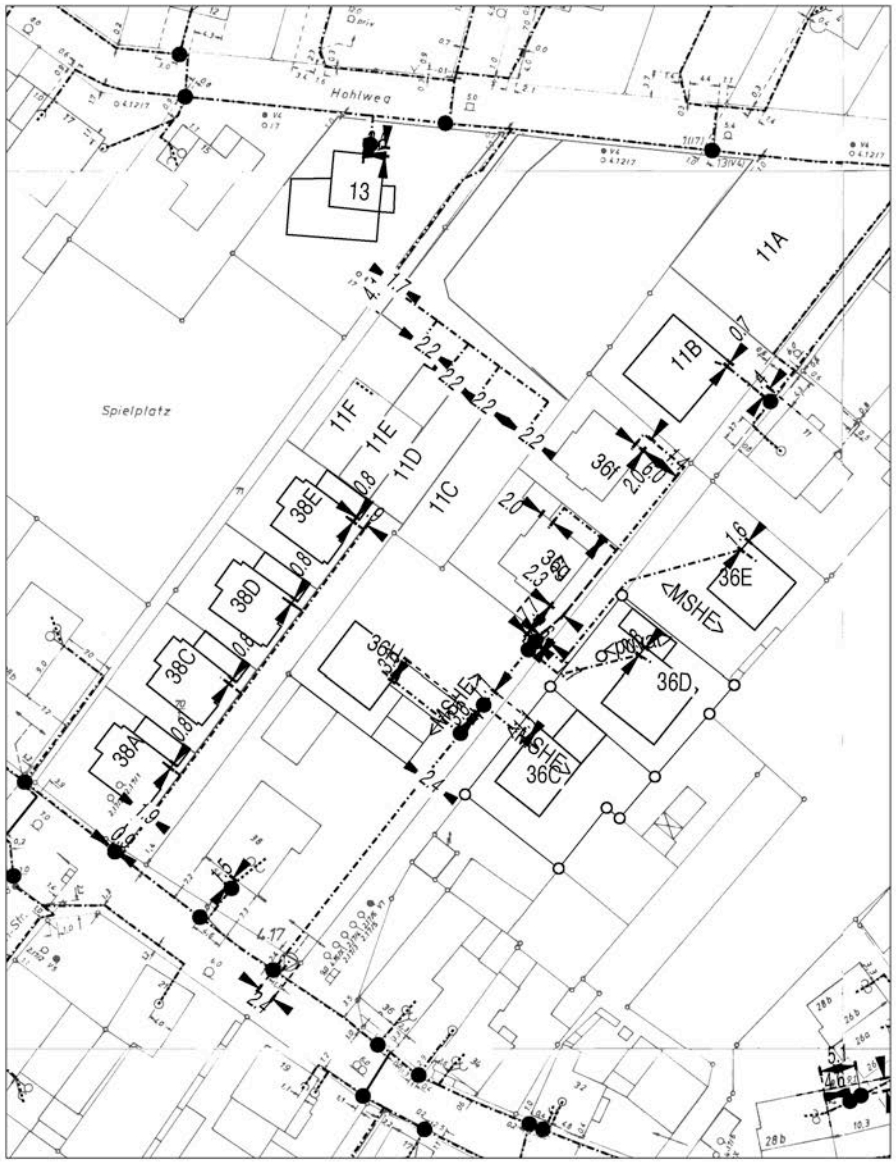
Mit freundlichen Grüßen

Heiko Schopf Digital unterschrieben von Heiko Schopf Datum: 2021.03.26 08:54:24 +01'00'

i.A. Heiko Schopf

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Die allgemeinen Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten.



AT/Vh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag			AT/Vh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI NL	Südwest				
PTI	Heusenstamm				
ONB	Usingen	AsB	4		
Bemerkung:		VsB		Sicht	Lageplan
		Name	Bauer, Joachim	Maßstab	1:500
		Datum	26.03.2021	Blatt	1

Landesamt für Denkmalpflege Hessen

hessenARCHÄOLOGIE

HESSEN

Landesamt für Denkmalpflege Hessen · Schloss Biebrich · 65203 Wiesbaden

Stadt Neu-Anspach
Bauen, Wohnen und Umwelt
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

Stadt Neu-Anspach
Eing.: 18. März 2021
Abtl. 60

Aktenzeichen	
Bearbeiter/in	Dr. Kai Mückenberger
Durchwahl	(0611) 6906-169
Fax	(0611) 6906-137
E-Mail	Kai.Mueckenberger@lfd-hessen.de
Ihr Zeichen	
Ihre Nachricht	
Datum	17.03.2021

Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach – Stt. Anspach
7. Änderung Bebauungsplan „Am Belzbecker"
Öffentliche Auslegung mit Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 (2) i.V.m. § 4 (2) BauGB im Vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die geplante Änderung des Bebauungsplans werden seitens der Denkmalfachbehörde keine grundsätzlichen Bedenken oder Änderungswünsche vorgebracht.

Folgender Hinweis ist zur rechtlichen Sicherstellung in der Baugenehmigung textlich aufzunehmen. Bitte ändern Sie Ihren Hinweis unter 4.3 in folgende Formulierung um:

„Wir weisen darauf hin, dass bei Erdarbeiten jederzeit Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z. B. Scherben, Steingeräte, Skelettreste entdeckt werden können. Diese sind nach § 21 HDSchG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenArchäologie, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen (§ 21 Abs. 3 HDSchG)."

Bei sofortiger Meldung ist in der Regel nicht mit einer Verzögerung der Bauarbeiten zu rechnen. Wir bitten, die mit den Erdarbeiten Betrauten entsprechend zu belehren.

Hinweis: Die vorliegende Stellungnahme verhält sich ausschließlich zu den öffentlichen Belangen des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege. Eine gesonderte Stellungnahme zu den Belangen des Baudenkmalschutzes und der Baudenkmalpflege behält sich die Denkmalfachbehörde vor

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Beschlussvorschlag

Die Anregung wird berücksichtigt. Der allgemeine Hinweis zum Umgang mit Bodendenkmälern wird aktualisiert, weitere planungsrechtlich relevante Auswirkungen ergeben sich daraus jedoch nicht.

Meisgeier, Manuela

Von:	Koordination <koordination@nrm-netzdienste.de>
Gesendet:	Montag, 19. April 2021 13:33
An:	Corell, Sarah
Cc:	Meisgeier, Manuela; Litz, Susanne
Betreff:	Offenlage Bplan Am Belzbecker 7. Änderung

Sehr geehrte Frau Corell,

auf Ihre Anfrage

Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach - Stadtteil Anspach
7. Änderung Bebauungsplan „Am Belzbecker"
Öffentliche Auslegung mit Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB im Vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB

vom 08.03.2021 können wir Ihnen heute mitteilen, dass gegenüber dem Bebauungsplan 7. Änderung Bebauungsplan „Am Belzbecker" der Stadt Neu-Anspach grundsätzlich keine Einwände der NRM bestehen.

Bitte beachten Sie, dass sich in der ausgewiesenen Fläche des Geltungsbereiches bereits Versorgungsleitungen und Hausanschlüsse befinden, deren Bestand und Betrieb zu gewährleisten sind. Eine Überbauung vorhandener Leitungstrassen ist nicht zulässig.

In dem ausgewiesenen Bereich sind vertriebsseitig derzeit keine Baumaßnahmen geplant. Sollte eine weitere Erschließung mit Erdgas gewünscht werden, wenden Sie sich bitte an:

Susanne Litz
NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH
069 213-26259
s.litz@nrm-netzdienste.de

Voraussetzung für die Planungen von Grünflächen bildet die aktuelle Version des DVGW-Arbeitsblattes GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen".

Des Weiteren bitten wir darauf zu achten, dass sowohl bei Veräußerung sowie bei Umwidmung von Grundstücksflächen eine dingliche Sicherung aller Mainova-Trassen erforderlich wird.

Für alle Baumaßnahmen ist die NRM – Norm „Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Mess-, Signal- und Steuerkabel der Mainova" einzuhalten. Bitte fordern Sie für Ihre Planungen unsere Bestandsunterlagen online unter dem Link https://www.nrm-netzdienste.de/de/netzanschluss/netzauskunft an.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Kai Runge

NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH
Netzvertrieb
Sachgebietsleiter Projektkoordination (N2-WN3)
Solmsstraße 38
60486 Frankfurt

Besucheranschrift:
Gutleutstraße 280
60327 Frankfurt am Main

Telefon 069/ 213-8 18 82
Mobil 0151/ 61 08 48 32

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Die allgemeinen Hinweise zur Versorgungssituation und zu Schutzmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Regierungspräsidium Darmstadt

HESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt. 64278 Darmstadt

Elektronische Post

Stadt Neu-Anspach
Der Magistrat
Bauen, Wohnen und Umwelt
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen

Unser Zeichen:	I 18 KMRD- 6b 06/05- **N 1622-2021**
Ihr Zeichen:	Frau Manuela Meisgeier
Ihre Nachricht vom:	08.03.2021
Ihr Ansprechpartner:	Dieter Schwetzler
Zimmernummer:	0.18
Telefon/ Fax:	06151 12 65 01 / 12 5133
E-Mail:	dieter.schwetzler@rpda.hessen.de
Kampfmittelräumdienst:	kmrd@rpda.hessen.de
Datum:	13.04.2021

Neu-Anspach,
Stadtteil Anspach
"Am Belzbecker"
Bauleitplanung; 7. Änderung Bebauungsplan
Kampfmittelbelastung und -räumung

Sehr geehrte Damen und Herren,

über die im Lageplan bezeichnete Fläche liegen dem Kampfmittelräumdienst aussagefähige Luftbilder vor.

Eine Auswertung dieser Luftbilder hat keinen begründeten Verdacht ergeben, dass mit dem Auffinden von Bombenblindgängern zu rechnen ist. Da auch sonstige Erkenntnisse über eine mögliche Munitionsbelastung dieser Fläche nicht vorliegen, ist eine systematische Flächenabsuche nicht erforderlich.

Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, bitte ich Sie, den Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen.

Sie werden gebeten, diese Stellungnahme in allen Schritten des Bauleit- bzw. Planfeststellungsverfahrens zu verwenden, sofern sich keine wesentlichen Flächenänderungen ergeben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez. Dieter Schwetzler

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Beschlussvorschlag

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Begründung zum Bebauungsplan wiedergegeben. Weitere planungsrechtlich relevante Auswirkungen ergeben sich daraus jedoch nicht.

Regierungspräsidium Darmstadt

HESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt. 64278 Darmstadt

Abt. III - Dez. 31.2 - Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, Bauwesen

Magistrat der Stadt Neu-Anspach
Bahnhofstraße 26

61267 Neu-Anspach

Unser Zeichen:	**RPDA - Dez. III 31.2-61 d 02.08/18-2021/1**
Ihr Zeichen:	corell
Ihre Nachricht vom:	08. März 2021
Ihr Ansprechpartnerin:	Madeleine Noll
Zimmernummer:	3.012
Telefon/ Fax:	06151 12 4051/ 0611 327642306
E-Mail:	madeleine.noll@rpda.hessen.de
Datum:	19. April 2021

Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach im Hochtaunuskreis
Bebauungsplanentwurf „Am Belzbecker", 7. Änderung, ST Anspach

Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 2 i. V. m. § 13 a BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der vorgelegten Planung bestehen aus **regionalplanerischer Sicht** keine Bedenken.

Eine Zuständigkeit der **Oberen Naturschutzbehörde** ist vorliegend nicht gegeben.

Die Belange des Naturschutzes bitte ich insoweit auf der Grundlage der Stellungnahme der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde des Hochtaunuskreises zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

Kein Beschlussvorschlag zu den Belangen der Regionalplanung und der Oberen Naturschutzbehörde erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Der Hinweis auf die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde wird im Rahmen dieses Verfahrens ohnehin berücksichtigt.

Bezüglich der vom Regierungspräsidium Darmstadt **- Abteilung Umwelt Wiesbaden -** zu vertretenden Belange teile ich Ihnen folgendes mit:

Grundwasser

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.
Gegen das Vorhaben bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Kein Beschlussvorschlag zu Grundwasser erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden.

Bodenschutz

Eine Überprüfung des hessischen Altlastenkatasters (Datenbank ALTIS) ergab keine Altstandorte im Gebiet des Bebauungsplanes.

Natürlich können Auskünfte aus der Altflächendatei immer nur so gut und umfassend sein, wie es die eingepflegten Daten zulassen. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die kommunale Pflicht zur Pflege der in Hessen bestehenden Altflächendatei hinweisen. Gemäß

	Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung
§ 8 Abs. 4 HAltBodSchG sind die Gemeinden verpflichtet, Erkenntnisse über Verdachtsflächen, Altflächen und Altstandorte unverzüglich dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) mitzuteilen. Zu diesem Zweck haben sie verfügbare Daten zu erheben, die Gewerberegister auszuwerten und bereits erhobene Daten fortzuschreiben. Hierfür steht das Datenübertragungssystem DATUS (als Ersatz für AltPro) zum kostenlosen Download auf der Homepage des HLNUG unter dem Link http://www.hlnug.de/start/altlasten/datus.html zur Verfügung. Nur so kann auch zukünftig eine fachgerechte Bauleitplanung erfolgen. **Vorsorgender Bodenschutz** Das Bauleitplanverfahren wird gem. § 13 BauGB im vereinfachten Verfahren durchgeführt, die Umweltprüfung und der Umweltbericht entfallen. Es kann keine Prüfung für den vorsorgenden Bodenschutz durchgeführt werden.	**Kein Beschlussvorschlag zu Bodenschutz erforderlich. Die Hinweise zum Umgang mit Altlasten werden zur Kenntnis genommen. In der Begründung zum Bebauungsplan wird darauf hingewiesen. Direkte Auswirkungen auf die Planung ergeben sich nicht, da auch der Stadt keine Altlasten in dem Änderungsbereich bekannt sind.**
Oberflächengewässer Aus wasserwirtschaftlicher Sicht des Dezernats IV/Wi 41.2 Oberflächengewässer gibt es keine grundsätzlichen Bedenken zu der o. g. Bauleitplanung. **Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz** Aus Sicht der kommunalen Abwasserentsorgung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. **Abfallwirtschaft** Zum v. g. Vorhaben bestehen aus abfallwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Regelungen des Merkblatts „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel (Stand: 01.09.2018) bei der Beprobung, Separierung, Bereitstellung, Lagerung und Entsorgung von Bodenaushub einzuhalten sind. Die vorherige Zustimmung der Abfallbehörde (RP Darmstadt, Abteilung IV Umwelt Wiesbaden, Dezernat 42 – Abfallwirtschaft, Email: Abfallwirtschaft-Wi@rpda.hessen.de) zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn bisher nicht bekannte Schadstoffe im Bodenaushub/Bauschutt erkennbar werden sollten. Hinweis - Das v. g. Merkblatt ist als Download zu finden unter: www.rp-darmstadt.hessen.de - Umwelt - Abfall - Bau- und Gewerbeabfall	**Kein Beschlussvorschlag zu Oberflächengewässer, Abwasser und Abfallwirtschaft erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Die allgemeinen Hinweise zu Bauabfällen werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.**
Immissionsschutz Der vorgelegte Entwurf des o. g. Bebauungsplanes wurde aus Sicht des Immissionsschutzes, der Lufthygiene und des Kleinklimas geprüft. Das schalltechnische Gutachten der TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH mit der Berichtsnummer T 2065 wurde auf Plausibilität geprüft. Es bestehen keine Bedenken.	**Kein Beschlussvorschlag zu Immissionsschutz erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Die Prüfung des Gutachtens wird zur Kenntnis genommen.**
Bergaufsicht Als Datengrundlage für die bergrechtliche Stellungnahme wurden folgende Quellen herangezogen:	

Hinsichtlich der Rohstoffsicherung:

- Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan (RPS/RegFNP) 2010
- Rohstoffsicherungskarte (KRS 25) des HLNUG

Hinsichtlich der aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe:

- vorliegende und genehmigte Betriebspläne

Hinsichtlich des Altbergbaus:

- bei der Bergaufsicht digital und analog vorliegende Risse
- in der Datenbank vorliegende Informationen
- Kurzübersichten des ehemaligen Bergamts Weilburg über früheren Bergbau

Die Recherche beruht auf den in Inhaltsverzeichnissen des Aktenplans inventarisierten Beständen von Berechtsams- und Betriebsakten früherer Bergbaubetriebe und in hiesigen Kartenschränken aufbewahrten Rissblättern. Die Stellungnahme basiert daher *hinsichtlich des Altbergbaus* auf einer unvollständigen Datenbasis.

Anhand dieser Datengrundlage wird zum Vorhaben wie folgt Stellung genommen:

Rohstoffsicherung: Durch das Vorhaben sind keine Rohstoffsicherungsflächen betroffen.

Aktuelle Betriebe: Es befinden sich keine aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe im Planbereich und dessen näherer Umgebung.

Gefährdungspotential aus früheren bergbaulichen Tätigkeiten: Im Plangebiet ist meinen Unterlagen zufolge bisher kein Bergbau umgegangen.

Dem Vorhaben stehen aus Sicht der Bergbehörde keine Sachverhalte entgegen.

Abschließend weise ich darauf hin, dass ich den **Kampfmittelräumdienst** im Rahmen von Bauleitplanverfahren ausnahmsweise nur dann beteilige, wenn von gemeindlicher Seite im Rahmen des Bauleitplanverfahrens konkrete Hinweise auf das mögliche Vorkommen von Kampfmitteln erfolgt sind. In dem mir von Ihnen zugeleiteten Bauleitplanverfahren haben Sie keine Hinweise dieser Art gegeben. Deshalb habe ich den zentralen Kampfmittelräumdienst nicht beteiligt. Es steht Ihnen jedoch frei, den Kampfmittelräumdienst direkt zu beteiligen. Mündliche Anfragen können Sie richten an Herrn Schwetzler, Tel. 06151-126501. Schriftliche Anfragen sind zu richten an das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18, Zentraler Kampfmittelräumdienst.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez. Madeleine Noll

Dieses Dokument habe ich in der Hessischen eDokumentenverwaltung (HeDok) elektronisch schlussgezeichnet.
Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

Hinweis:
Datenschutzrechtliche Hinweise über die Verarbeitung personenbezogener Daten in der Regional- und Bauleitplanung finden Sie hier:
https://rp-darmstadt.hessen.de/planung/bauleitplanung

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Kein Beschlussvorschlag zu den Belangen der Bergaufsicht erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Die Feststellungen werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise haben keine Auswirkungen auf die Änderungsplanung.

Kein Beschlussvorschlag zu den Belangen des Kampfmittelräumdienstes erforderlich. Der Hinweis auf die Beteiligung des Kampfmittelräumdienstes wurde im Rahmen dieses Verfahrens bereits berücksichtigt.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

Magistrat der Stadt Neu-Anspach
Stadtverwaltung
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

Der Regionalvorstand

Ihr Zeichen: Sarah Corell
Ihre Nachricht: 17.03.2021
Unser Zeichen: hs

Ansprechpartnerin: Frau Honsberg
Abteilung: Planung
Telefon: +49 69 2577-1536
Telefax: +49 69 2577-1547
Honsberg@region-frankfurt.de

17. März 2021

Neu-Anspach 2/21/Bp
Bebauungsplan "Am Belzbecker", 7. Änderung in Neu-Anspach,
Stellungnahme gem. § 4 (2) BauGB in Verbindung mit § 13

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der vorgelegten Planung bestehen hinsichtlich der vom Regionalverband FrankfurtRhein-Main zu vertretenden Belange keine Bedenken.

Im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) ist der Bereich als „Gemischte Baufläche, Bestand" dargestellt.
Die geplante Nutzung als „Allgemeines Wohngebiet" ist mit der überwiegend durch Wohnbebauung geprägten Umgebungsnutzung vereinbar.

Sobald der o.g. Bebauungsplan rechtswirksam geworden ist, wird um Übersendung einer Mehrausfertigung in der bekannt gemachten Fassung zusammen mit einer Kopie der ortsüblichen Bekanntmachung gebeten, damit gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB der RPS/RegFNP 2010 angepasst werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

G. Honsberg

Gisela Honsberg
Gebietsreferentin
Abteilung Planung

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da der Planänderung zugestimmt wird und keine weiteren Anregungen vorgebracht werden. Der Hinweis zum weiteren Vorgehen ist zu gegebener Zeit zu berücksichtigen.

Meine Kraft vor Ort

Syna

Syna GmbH · Ludwigshafener Straße 4 · 65929 Frankfurt am Main

Stadtverwaltung
z.Hd. Frau Sarah Corell
Bahnhofstraße 26

61267 Neu-Anspach

Stadt Neu-Anspach
Eing.: 19. April 2021
Abtl.:

Bitte bei Schriftverkehr folgende Adresse verwenden:

Syna GmbH
Urseler Straße 44 - 46
61348 Bad Homburg v. d. Höhe
Planung Bad Homburg
Ansprechpartner: Jürgen Fischer
T: +49 6172-962-133
F: +49 69 3107-49709133
E: juergen.fischer@syna.de

Bad Homburg vor der Höhe, 15. April 2021

Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach, Stadtteil Anspach
7. Änderung Bebauungsplan „Am Belzbecker"
Öffentliche Auslegung mit Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB im Vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 09.03.2021, mit dem Sie uns über die oben genannte Bauleitplanung informierten und nehmen als zuständiger Verteilungsnetzbetreiber wie folgt Stellung:

Gegen die oben genannte Bauleitplanung haben wir unter der Voraussetzung keine Bedenken anzumelden, dass unsere bestehenden Versorgungseinrichtungen bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

Hier weisen wir auf die vorhandenen Erdkabel unseres Stromversorgungsnetzes, sowie die allgemein jeweils gültigen Bestimmungen, Vorschriften und Merkblätter (VDE, DVGW) hin. Aus dem beiliegenden Plan können Sie unsere vorhandenen Versorgungsanlagen entnehmen. Wir bitten Sie unsere Versorgungsanlagen innerhalb des Bebauungsplanes zeichnerisch und nachrichtlich in den Originalplan zu übernehmen. Diese Versorgungsanlagen sind für die Stromversorgung zwingend notwendig, daher müssen diese in ihrem Bestand erhalten werden.

Bei der Projektierung der Bepflanzung ist darauf zu achten, dass die Baumstandorte so gewählt werden, dass das Wurzelwerk auch in Zukunft die Leitungstrassen nicht erreicht.

In diesem Zusammenhang weisen wir vorsorglich auf die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" hin.

Bei Baumanpflanzungen im Bereich unserer Versorgungsanlagen muss der Abstand zwischen Baum und Kabel 2,50 m betragen.

Bei geringeren Abständen sind die Bäume zum Schutz unserer Versorgungsanlagen in Betonschutzrohre einzupflanzen, wobei die Unterkante der Schutzrohre bis auf die Verlege tiefe der Versorgungsleitungen reichen muss. Bei dieser Schutzmaßnahme kann der Abstand zwischen Schutzrohr und Kabel auf 0,50 m verringert werden.

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Beschlussvorschlag

Die Hinweise der Syna GmbH zu den vorhandenen Versorgungsanlagen werden zur Kenntnis genommen und in die Begründung aufgenommen.

Begründung:

Für die Versorgungsanlagen, die in den Verkehrsflächen verlegt sind, ergeben sich keine weiteren planungsrechtlich relevanten Auswirkungen.

Die Sicherung der Anlagen, die sich in dem Flurstück 86/7 befinden, ist durch Eigentumsteilung geregelt und damit außerhalb der Bauleitplanung langfristig klargestellt. Die Parzelle ist „geviertelt" und die Nutzungsrechte sind über Grunddienstbarkeiten sichergestellt.

Syna

In jedem Falle sind Pflanzungsmaßnahmen im Bereich unserer Versorgungsanlagen im Voraus mit uns abzustimmen.

Um Unfälle oder eine Störung der Energieversorgung zu vermeiden, ist der von Ihnen beauftragten Baufirma zur Auflage zu machen, vor Beginn der Arbeiten die entsprechenden Bestandspläne bei der Syna GmbH anzufordern, bzw. abzuholen.

Für Auskünfte über die Lage unserer Bestandsleitungen wenden Sie sich bitte an unsere Planauskunft per E-Mail an geo.service@syna.de oder per Telefon unter der 069/3107-2188/2189.

Unabhängig davon dürfen wir Sie bitten, den Beginn der Bauarbeiten unserem Serviceteam in Bad Homburg, Herrn Planz, Tel.06172-962-170 vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Syna GmbH

i.A.

Storkestraße
Hohlweg
Hohlweg 9
Hohlweg 13
Spielplatz
Fußw.-Hohlweg
Johanneswiesenweg 23
Johanneswiesenweg
Johanneswiesenweg 34
1074
1046
7009
1574
1:500

Vodafone Hessen GmbH & Co. KG, Postfach 10 20 28, 34020 Kassel

Stadt Neu-Anspach
Bauen, Wohnen und Umwelt
Frau Manuela Meisgeier
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

Bearbeiter(in): Frau Weise
Abteilung: Order Entry
Direktwahl: +49 561 7818-180
E-Mail: ZentralePlanungND@unitymedia.de
Vorgangsnummer: EG-23459

Seite 1/1

Datum
16.04.2021

Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach - Stadtteil Anspach
7. Änderung Bebauungsplan „Am Belzbecker“

Sehr geehrte Frau Meisgeier,

vielen Dank für Ihre Informationen. Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.

Bitte beachten Sie:
Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

Order Entry Vodafone

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da keine Anregungen oder Hinweise zur Änderungsplanung vorgebracht werden.

HOCHTAUNUSKREIS – DER KREISAUSSCHUSS
FACHBEREICH UMWELT, NATURSCHUTZ UND BAULEITPLANUNG

HOCHTAUNUSKREIS

Landratsamt | Postfach 19 41 | 61289 Bad Homburg v. d. H.

Stadt Neu-Anspach
Bauen, Wohnen und Umwelt
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

Herr Annussek
Haus 5, Etage 4, Zimmer 409
Tel.: 06172 999-6002
Fax: 06172 999-76-6002
christian.annussek@hochtaunuskreis.de

Az.: 60.00.02-339
14. April 2021

Bauleitplanung der Stadt Neu-Anspach
Bebauungsplan „Am Belzbecker" 7. Änderung

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB
Hier: Ihr Schreiben vom 09.03.2021 (eingegangen am 11.03.2021)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem oben genannten Bebauungsplan wird seitens des Kreisausschusses des Hochtaunuskreises wie folgt Stellung genommen:

Der **Fachbereich Umwelt, Naturschutz und Bauleitplanung** begrüßt den eingereichten Entwurf zur 7. Änderung des Bebauungsplans „Am Belzbecker" für den Ortsteil Anspach. Es handelt sich hierbei um die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes auf einer bereits als Mischgebiet ausgewiesenen Fläche. Gegen den Bebauungsplan bestehen aus natur- und artenschutzfachlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird um Berücksichtigung der folgenden Hinweise, Anregungen und Empfehlungen gebeten.

Gesunder Baumbestand ist zu erhalten, sofern er nicht unmittelbar durch die Baumaßnahme betroffen ist. Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass der zu erhaltende Bewuchs während der Bauarbeiten gemäß DIN 18920 durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen ist. Dies gilt auch für Bäume, die nicht auf dem Baugrundstück stehen.

In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, die im Norden des Plangebietes befindlichen Obstgehölze zum Erhalt festzusetzen (vgl. auch S. 10 der Begründung).

Bei der Anlage von Grünflächen sollte auf eine Verwendung von Geovlies/Plastikfolie verzichtet werden. Diese Stoffe verhindern den Austausch einer Vielzahl von biologischen Funktionen und sind daher aus natur- und artenschutzfachlicher Sicht abzulehnen. Selbiges gilt für Schottergärten. Es wird darum gebeten, diesen Hinweis in die Festsetzungen aufzunehmen.

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Beschlussvorschlag zu Fachbereich Umwelt, Naturschutz und Bauleitplanung

Die vorgebrachten Anregungen, Empfehlungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Übernahme in die Änderungsplanung wird nicht vorgenommen, da sich die textlichen Festsetzungen auch für das Teilgebiet an den rechtskräftigen Planungen orientieren. Ergänzend in die Allgemeinen Hinweise aufgenommen wird die Anregung zum Verzicht auf die Verwendung von Geovlies.

Begründung

Die Änderungsplanung betrifft lediglich einen Teilbereich des Gesamtplans. Für diesen Änderungsbereich gesonderte Festsetzungen zu treffen erscheint unverhältnismäßig und angreifbar.

Ohnehin ist ein Teil der vorgebrachten Hinweise aufgrund anderer Gesetze und Vorschriften auch ohne Festsetzungen im Bebauungsplan zu berücksichtigen. Weitere Festsetzungen werden daher nicht getroffen. Der Verzicht auf die Verwendung von Geovlies ist wünschenswert und wird daher angeregt.

Die Festsetzung, dass 30 % der Grundstücksfreifläche als Gehölzfläche herzustellen sind, wird begrüßt. Hierfür sollten darüber hinaus die folgenden Dichtevorgaben gelten. Je angefangener 100 m² ist ein Baum 1. Ordnung, je angefangener 50 m² ist ein Baum 2. Ordnung, je angefangener 10 m² ist ein Baum 3. Ordnung bzw. je angefangener 5 m² ein Strauch zu pflanzen. Diese Regelung stellt ein Mindestmaß dar, um neben einer gesunden Wohnsituation auch die urban geprägte Flora und Fauna zu erhalten.

Die Bäume sind in unbefestigten, begrünten Baumscheiben oder Pflanzstreifen von mindestens 6 m² Fläche und einem durchwurzelbaren Raum von mindestens 12 m³ zu pflanzen. Baumscheiben und Pflanzstreifen sind dauerhaft anzulegen und in den ersten Jahren mittels einer 10 cm dicken Mulchschicht und später mit blütenreichen Staudensäumen gegen schädigende Einflüsse zu sichern. Alle Anpflanzungen sind spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Gebäude bzw. Erschließungsstraßen auszuführen. Sie sind dauerhaft zu erhalten. Abgängige Gehölze sind gleichartig zu ersetzen und spätestens nach einem Jahr nachzupflanzen.

Hinsichtlich der Festsetzung zur Grundstückseinfriedung (3.3) wäre eine Ergänzung wünschenswert, die festlegt, dass die zulässigen Zäune über einen Mindestbodenabstand von 15 cm verfügen müssen, um die Durchgängigkeit für Kleintiere zu gewährleisten.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit Punkt 5 der Textlichen Festsetzungen die UNB des Hochtaunuskreises – nicht wie angegeben des Wetteraukreises - hinzuzuziehen ist.

Um die Übermittlung der Ergebnisse der Abwägung gem. § 10a Abs. 1 BauGB wird gebeten.

Vom **Fachbereich Bauaufsicht** werden zu der vorliegenden Planung folgende Anregungen und Hinweise vorgebracht:

Textliche Festsetzungen Ziffer 2.2, 3.6 (Artenliste)
In den vorgenannten Ziffern wird auf eine „auf der Homepage der Stadt einzusehende Artenliste" verwiesen. Dies ist unbestimmt und auch rechtlich unklar. Hier ist bereits nicht erkennbar oder dargestellt, auf welcher Rechtsgrundlage diese Liste beruht, wie und wo diese konkret und dauerhaft besteht/einsehbar ist sowie ob der Verweis statisch oder dynamisch zu sehen ist und wie etwaige Änderungen nachvollziehbar manifestiert und dokumentiert werden.

Textliche Festsetzungen 3.1 (Dachform und Dachneigung)
Nach Satz 2 gelten die Festsetzungen zur Dachneigung auch für Garagen und Carports. Hierbei ist unklar, ob nur die Neigung selbst oder auch die extensive Begrünung ebenfalls dort gelten soll. Dies sollte sprachlich eindeutiger definiert werden.

Textliche Festsetzung 3.2 (Dacheindeckung) i.V.m. Ziffer 3.1
Bei Themen der Dacheindeckung bzw. Abweichungen werden hier Nebenanlagen ausdrücklich erwähnt. Bei der Dachform und Dachneigung (Ziffer 3.1) werden Nebenanlagen hingegen nicht benannt. Fraglich ist daher, was dort für Nebenanlagen gelten soll. Hier sollte ggf. eine Klarstellung bzw. gleichlautende Formulierung gewählt werden.

Textliche Festsetzung 4.1 (Stellplatzsatzung)
Die Stellplatzsatzung der Stadt Neu-Anspach soll offenbar „subsidiär" (d.h. behelfsmäßig) die die Garagen und Stellplätze betreffenden Festsetzungen ergänzen. Diese Formulierung ist unklar. Wir gehen davon aus, dass die Satzung gerade nicht nur behelfsmäßig anzuwenden ist. Wir empfehlen daher, die Formulierung entsprechend anzupassen bzw. zu korrigieren.

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Die Zuständigkeit unter Punkt 5. der textlichen Festsetzungen wird korrigiert

Die Mitteilung über das Ergebnis der Abwägung erfolgt nach dem Satzungsbeschluss.

Beschlussvorschlag zu Fachbereich Bauaufsicht

Zu Artenliste

Die Einwendung hinsichtlich der Artenliste wird berücksichtigt. Die zu beachtende Liste wird den textlichen Festsetzungen und Hinweisen beigefügt.

Begründung

Die redaktionelle Übernahme der Artenliste dient der Klarstellung und hat keine planungsrechtlich relevante Auswirkung. Die Auflistung ist von der Artenliste auf der Homepage abgeleitet und kann in Einzelfällen in Abstimmung mit der Stadt modifiziert werden.

Zu Dachform, Dachneigung, Dacheindeckung, Stellplatzsatzung

Die Anregungen werden berücksichtigt. Die Formulierungen werden präzisiert, indem einerseits klargestellt wird, dass die Festsetzung zur extensiven Begrünung auch für Garagen und Carports gilt. Der Begriff Nebengebäude wird aus der Festsetzung herausgenommen, da er planungsrechtlich unbestimmt ist.

Textliche Festsetzungen 4.2 und 4.4 (Niederschlagswasser)
Die Regelungen sind widersprüchlich. Nach Ziffer 4.2 ist Niederschlagswasser (von nicht dauerhaft begrünten Dachflächen) in Zisternen zu sammeln und zu verwenden, nach Ziffer 4.4 hingegen soll Niederschlagswasser (ohne nähere Definition) ortsnah versickert, verrieselt oder direkt eingeleitet werden. Wir empfehlen, hierzu eindeutige und widerspruchsfreie Formulierungen und Regelungen zu verwenden.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Schorr
Erster Kreisbeigeordneter

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Der Hinweis auf die Stellplatzsatzung wird klarstellend um den Zusatz (zu subsidiär) „– im Sinne von unterstützend –„ ergänzt.

Zu Niederschlagswasser

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da die beiden Hinweise unterschiedliche Dinge regeln.

Begründung

Der Hinweis 4.2 betrifft den Umgang mit Niederschlagswasser von Dachflächen und der Hinweis 4.4 Niederschlagswasser von Freiflächen. Dies kann in dem Hinweis 4.4 noch durch eine redaktionelle Ergänzung verdeutlicht werden.

Wasserbeschaffungsverband Usingen

WBV Usingen,An der Kläranlage Usatal, 61250 Usingen

Stadt Neu-Anspach
Frau Meisgeier
Bahnhofstr. 26
61267 Neu-Anspach

Stadt Neu-Anspach
Eing.: 29. März 2021
Abtl.:

An der Kläranlage Usatal
61250 Usingen
St.Nr.003.226 92304
Telefon 06081/9184319
Telefax 06081/9184325
Email:katja.lindenmann
@awv-usingen.de
Wasserwerk:
Nauheimer Straße
Telefon 06081/2033

Datum:
24.03.21

Bauvorhaben Am Belzbecker 7, 61267 Neu-Anspach

Sehr geehrte Frau Meisgeier,

bezugnehmend auf Ihre Anfrage vom 09.03.2021 zu o.g. Bauvorhaben teilen wir Ihnen mit, dass aus Sicht des Wasserbeschaffungsverbandes Usingen, aufgrund der geringen zusätzlich benötigten Trinkwassermenge, keine Bedenken bezüglich der Wasserversorgung bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

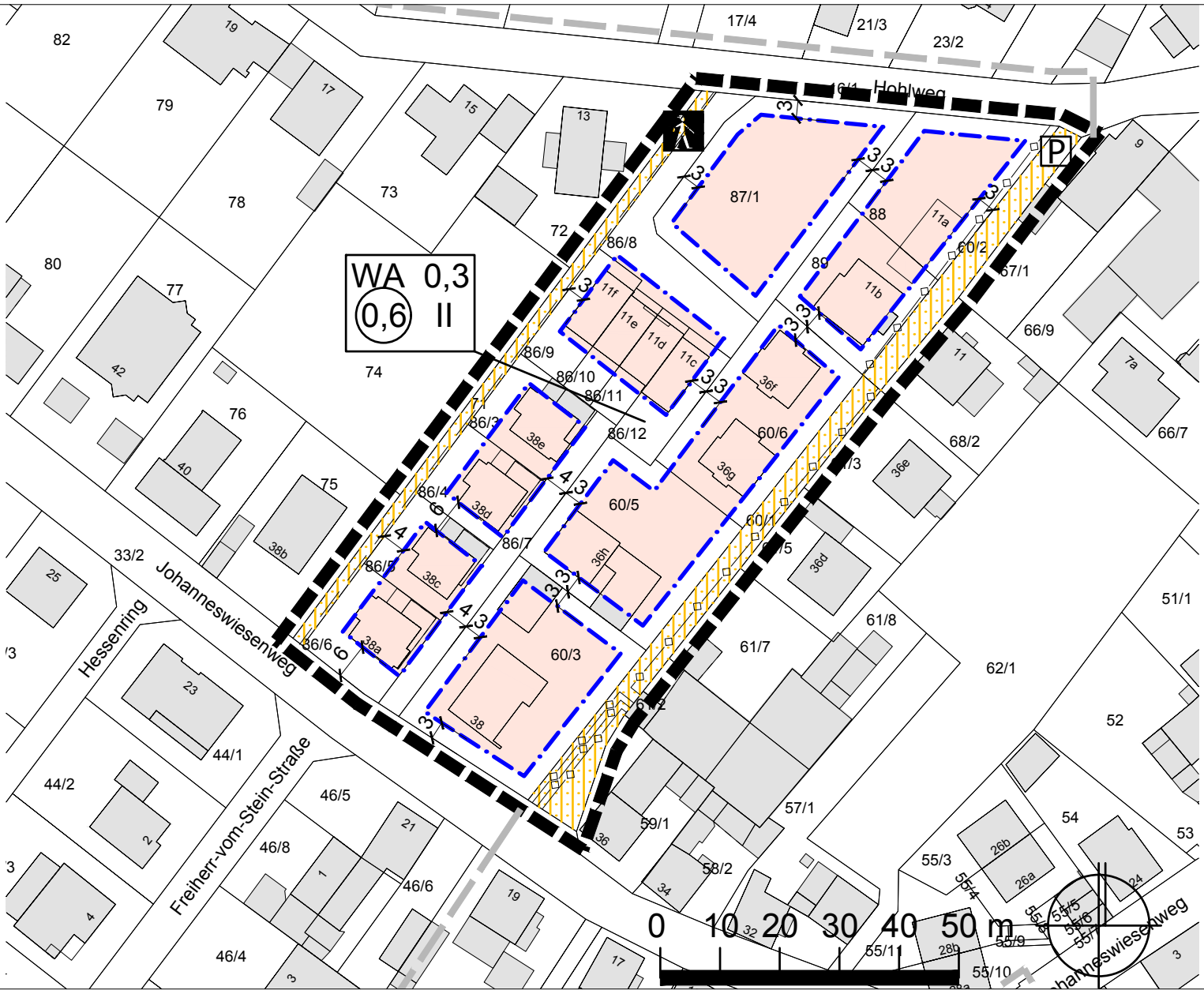
Steffen Körber
Techn. Betriebsleiter

Berücksichtigung in der Planung / Beschlussempfehlung

Kein Beschlussvorschlag erforderlich, da keine Anregungen zur Änderungsplanung vorgebracht werden. Der Hinweis zur Versorgungssituation wird zur Kenntnis genommen.

Stadt Neu-Anspach - ST Anspach

Bebauungsplan **„Am Belzbecker“ 7. Änderung**



Zeichenerklärung

WA	Allgemeines Wohngebiet		Unterirdische Versorgungseinrichtungen
0,3	GRZ - Grundflächenzahl		Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
(0,6)	GFZ - Geschossflächenzahl		Hinweis: Gesamtgeltungsbereich Bebauungsplan "Am Belzbecker"
II	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß	25	vorhandene Bebauung / Flurstücksgrenze

Baugrenze

überbaubare Grundstücksfläche
nicht überbaubare Grundstücksfläche

Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung - öffentlicher Fußweg

P Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung - Privatweg

M.1/1.000

Stand Januar 2021

Büro Dr. THOMAS
Stadtplaner + Architekt AKH
Ritterstr. 8, 61118 Bad Vilbel
TEL.: 06101/582106
FAX: 06101/582108
Mail: info@buerothomas.com
www.buerothomas.com

Stadt Neu-Anspach – Bebauungsplan „Am Belzbecker“, 7. Änderung“

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 (BGBl. I S. 587) geändert worden ist, in Verbindung mit der **Baunutzungsverordnung** in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), der **Planzeichenverordnung** vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057), sowie der **Hessischen Bauordnung** (HBO) in der Fassung vom 28. Mai 2018 (GVBl. I, S. 198), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03. Juni 2020 (GVBl. S. 378).

1. Planungsrechtliche Festsetzungen

1.1 Geschossflächenzahl

Die Flächen von Aufenthaltsräumen in Geschossen, die keine Vollgeschosse i.S. der HBO sind, einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche mitzurechnen (Berechnungsgrundlage ist die DIN 277 – 2006).

1.2 Staffelgeschoss

Staffelgeschosse sind allseitig mind. 0,50 m von den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses, mit Ausnahme der Treppenräume, zurückzusetzen. Die Staffelgeschossebene ist jeweils obere Nutzungsebene über dem letzten Vollgeschoss. Dachterrassen oberhalb der Staffelgeschosse sind nicht zulässig.

2 Planungsrechtliche Festsetzungen aufgrund der Landschaftsplanung

gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB und § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

2.1 Befestigung in wasserdurchlässiger Bauweise

Gehwege, Garagenzufahrten sowie Hofflächen auf den Baugrundstücken sind in wasserdurchlässiger Bauweise zu befestigen (z.B. wassergebundene Wegedecken, weitfugige Pflasterungen, Rasenpflaster, Schotterrasen oder Porenpflaster).

2.2 Begrünung

Im gesamten Plangebiet sind standortgerechte Bäume und Sträucher gemäß der unter 6. angefügten Artenliste zu pflanzen. Bei allen Anpflanzungen sind die Grenzabstände des Nachbarrechts zu beachten.

3. Festsetzungen gem. § 91 HBO i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB

3.1 Dachform und Dachneigung

Zulässig sind Dächer mit gegeneinander laufenden Dachflächen (Satteldächer, Walmdächer, gegeneinander versetzte Pultdächer etc.) und einer Neigung von 20° bis 45°. Flach geneigte Dächer unter 5° sind zulässig, wenn sie extensiv begrünt werden. Die Festsetzungen zur Dachneigung und extensiven Begrünung gelten auch für Garagen und Carports. Ausgenommen von dieser Festsetzung sind Wintergärten und Terrassenüberdachungen.

3.2 Dacheindeckung

Zulässig sind Tonziegel und Dachsteine in Naturrot, Brauntönen und Anthrazit. Bei Wintergärten und Terrassenüberdachungen können hiervon abweichende Materialien verwendet werden. Anlagen zur aktiven Nutzung von Sonnenenergie (Solar- und Fotovoltaikanlagen) sind zulässig. Die Festsetzungen zur Dacheindeckung gelten auch für Garagen und Carports.

Aufgeständerte Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind nur zulässig, wenn die Anlagen mindestens ihrer jeweiligen Höhe entsprechend von der nächstgelegenen Gebäudeaußenwand zurückgesetzt werden.

3.3 Einfriedungen

Zulässig sind ausschließlich offene Einfriedungen, mit Ausnahme von Heckenbepflanzungen, bis zu einer Höhe von max. 1,50 m. Massive Sockel und geschlossene Elemente sind nicht zulässig.

3.4 Stützmauern

Stützmauern (gemessen zwischen Unter- und Oberkante) sind bis zu einer Höhe von max. 1,0 m zulässig. Stützmauern sind mit dauerhaften Kletterpflanzen in Anlehnung an die unter 6. angefügte Artenliste zu beranken, in Naturstein oder mit Natursteinverblendung auszuführen.

3.5 PKW-Stellplätze

PKW-Stellplätze sind in wasserdurchlässiger Weise mit Rasenkammersteinen, Schotterrasen oder Pflaster zu befestigen.

3.6 Begrünungen

Mindestens 30 % der Grundstücksfreiflächen sind mit einheimischen, standortgerechten Laubgehölzen der unter 6. angefügten Artenliste zu bepflanzen. Blühende Ziersträucher und Arten alter Bauerngärten können bis zu 25 % der Einzelpflanzen eingestreut werden.

3.7 Mülltonnen

Frei aufgestellte Mülltonnen und Müllboxen sind unzulässig. Die Standplätze sind gestalterisch in das Gebäude, die Nebenanlagen oder die Einfriedung zu integrieren, so dass sie von den Verkehrsflächen aus nicht sichtbar sind.

4. Allgemeine Hinweise

4.1 Stellplatzsatzung

Die Garagen und Stellplätze betreffenden Festsetzungen werden subsidiär - im Sinne von unterstützend - durch die Vorschriften der Stellplatzsatzung der Stadt Neu-Anspach in der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung geltenden Fassung ergänzt.

4.2 Zisternensatzung

Das Niederschlagswasser von nicht dauerhaft begrünten Dachflächen ist in Zisternen zu sammeln und zu verwenden, sofern wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen. Die Zisternensatzung der Stadt ist zu beachten.

4.3 Bodendenkmäler

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Erdarbeiten jederzeit Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z.B. Scherben, Steingeräte, Skelettresteentdeckt werden können. Diese sind nach § 21 HDSchG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenArchäologie, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen (§ 21 Abs. 3 HDSchG).

4.4 Niederschlagswasser

Niederschlagswasser von Freiflächen soll ortsnah versickert, verrieselt oder direkt über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Der Hinweis auf die Zisternensatzung unter 4.2, zum Umgang mit Niederschlagswasser von Dachflächen, bleibt davon unberührt.

Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser, soll von der Person bei der es anfällt, verwertet werden, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen.

4.5 Altlasten

Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass bei Ausschachtungen bislang unbekannte Altablagerungen, Bodenkontaminationen oder sonstige Beeinträchtigungen angeschnitten werden. Dabei kann es sich u. U. um ausgasende, gesundheitsgefährdende Stoffe handeln. Um Gefährdungen zu vermeiden, sind bei neu entdeckten Bodenverunreinigungen unverzüglich die zuständigen Behörden zu benachrichtigen. Die weitere Vorgehensweise ist abzustimmen.

4.6 Leitungen

Bei Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich von Ver- und Entsorgungsleitungen sind ausreichende Pflanzabstände einzuhalten, damit Auswechslungen oder Reparaturen dieser Anlagen vorgenommen werden können. Baumaßnahmen im Bereich vorhandener Leitungen sind mit dem Versorgungsträger abzustimmen. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen sind zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf folgende Anlagen hingewiesen:
- Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG,
- Gasversorgungsleitungen der Netzdienste Rhein-Main GmbH,
- Erdkabel der Syna GmbH.

4.7 Bei der Anlage von Grün- und Freiflächen sollte auf die Verwendung von Geovlies / Plastikfolie verzichtet werden, da diese Stoffe den Austausch einer Vielzahl von biologischen Funktionen verhindern. Das gleiche gilt für die Anlage von Schottergärten.

5. Hinweise zum Artenschutz

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG – Tötungsverbot – und des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG – Lebensstättenschutz sollten Baumfällungen und Rodungsarbeiten möglichst außerhalb der Fortpflanzungszeit von Vögeln, d.h. nur zwischen dem 01.10. und dem 28./29.02. des Folgejahres, durchgeführt werden. Sind Baumfällungen und Rodungsarbeiten außerhalb dieses Zeitraums nicht zu vermeiden, ist vor Beginn der Arbeiten im Zuge einer Baufeldkontrolle zu prüfen, ob besetzte Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von europäischen Vogelarten, betroffen sein können. Das gleiche gilt für Abrissarbeiten und Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden. Auch hier ist zu prüfen, ob besetzte Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von europäischen Vogel- und Fledermausarten, betroffen sein können.

Es sind dann ggf. unter naturschutzfachlicher Begleitung und Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde geeignete Maßnahmen zum Schutz der Tiere zu ergreifen. Für diese Schutzmaßnahmen ist ggf. eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Im Falle von Baumfällungen und Rodungen oder Abrissarbeiten an Bestandsgebäuden zwischen dem 1. März und dem 30. September ist der Unteren Naturschutzbehörde beim Hochtaunuskreis ein Ergebnisprotokoll der erforderlichen Artenschutzkontrolle zu übersenden.

Sind dennoch baubedingte Beeinträchtigungen im Sinne des § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG – Tötungsverbot – und des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG – Lebensstättenschutz – zu erwarten, so ist gemäß § 44 (5) BNatSchG nachzuweisen, dass die ökologische Funktion der von den Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Im Falle eines zu erwartenden erheblichen Störungstatbestandes gemäß § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG ist nachzuweisen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten sich nicht verschlechtert.

6. Artenliste

Artenliste 1 (Bäume): Pflanzqualität mind. Sol. / H., 3 x v., 16-20 bzw. Hei. 2 x v., 150-200

Acer campestre – Feldahorn und Sorten
Acer pseudoplatanus – Bergahorn und Sorten
Alnus glutinosa – Schwarzerle und Sorten
Castanea sativa – Esskastanie und Sorten
Crataegus laevigata – Weißdorn und Sorten (mit ungefüllten Blüten)
Crataegus monogyna – Weißdorn und Sorten
Fagus sylvatica - Rotbuche und Sorten
Fraxinus excelsior – Esche und Sorten
Prunus padus – Traubenkirsche und Sorten
Quercus robur – Stieleiche und Sorten
Quercus petraea – Traubeneiche und Sorten
Salix alba – Silberweide und Sorten
Salix caprea – Salweide und Sorten
Sorbus aucuparia – Eberesche und Sorten
Tilia cordata – Winterlinde und Sorten

Obstbäume: (H., v., 8-10) regionale und seltene Sorten vorziehen

Cydonia oblonga – Quitte und Sorten
Juglans regia – Walnuss und Sorten
Malus domestica – Apfel und Sorten
Malus sylvestris – Wildapfel
Mespilus germanica - Mispel
Prunus avium – Kulturkirsche und Sorten
Prunus spec. – Pfirsich, Aprikose, Mandel, Pflaume, Zwetschge, Reneclaude, Mirabelle, etc. und Sorten
Pyrus communis – Birne und Sorten
Sorbus domestica – Speierling und Sorten

Artenliste 2 (Gebietsheimische Sträucher): Pflanzqualität mind. Str., v. 100-150

Berberis vulgaris – Berberitze
Cornus sanguinea - Roter Hartriegel
Corylus avellana - Hasel
Cytisus scoparius – Besenginster
Euonymus europaeus - Pfaffenhütchen
Frangula alnus – Faulbaum
Ligustrum vulgare - Liguster
Lonicera xylosteum – Heckenkirsche
Prunus spinosa – Schlehe
Rhamnus cathartica - Kreuzdorn
Rosa canina – Hundsrose
Pyrus pyraster - Wildbirne
Ribes div. spec. - Beerensträucher
Salix cinerea – Grauweide
Salix purpurea – Purpurweide
Salix triandra – Mandelweide

Salix viminalis – Korbweide
Sambucus nigra - Schwarzer Holunder
Sambucus racemosa – Roter Holunder
Viburnum lantana - Wolliger Schneeball
Viburnum opulus – Gemeiner Schneeball

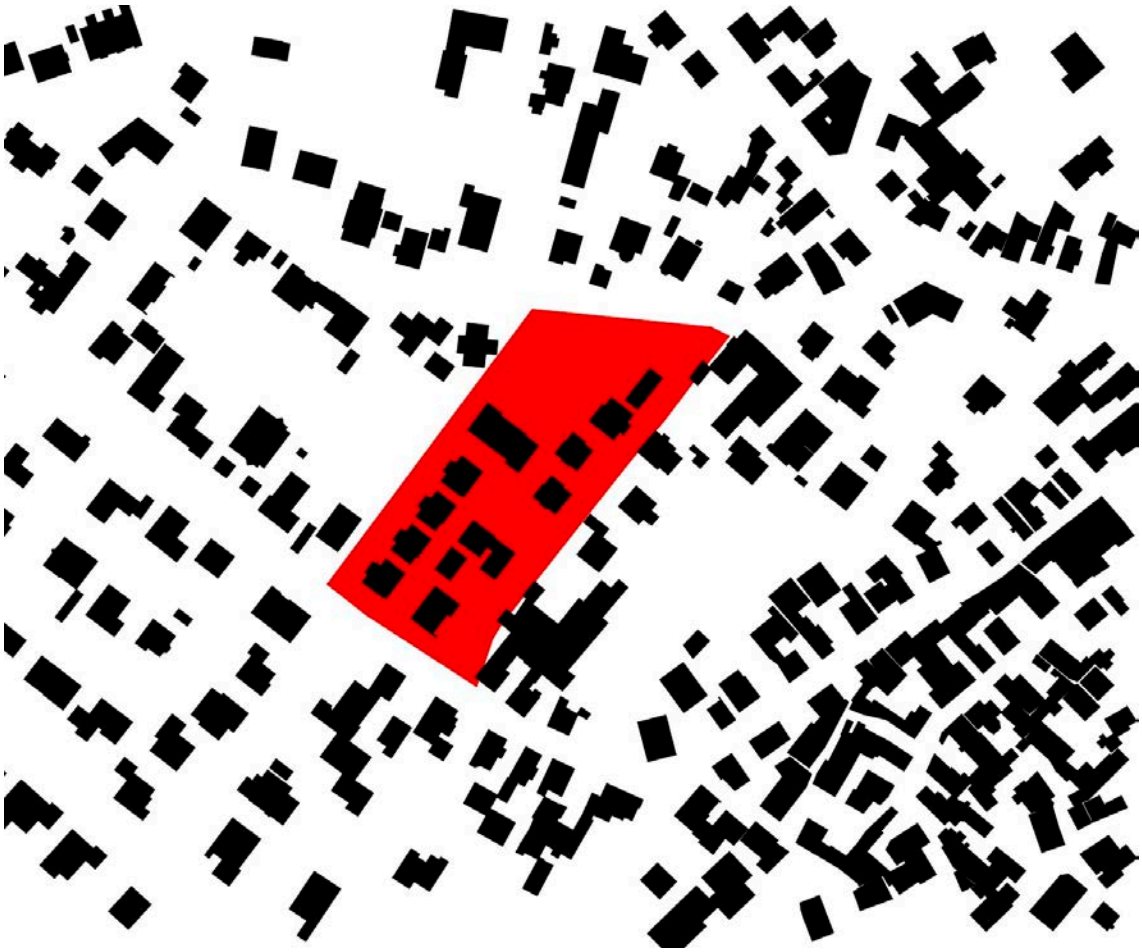
Artenliste 3 (Naturnahe Ziergehölze, Obststräucher): Pflanzqualität mind. Str., v. 100-150

Amelanchier div. spec. – Felsenbirne
Carpinus betulus - Hainbuche
Buddleja div. Spec. - Sommerflieder
Buxus sempervirens - Buchsbaum und Sorten
Chaenomeles div. spec. - Zierquitte
Cornus mas - Kornelkirsche
Cytisus div. Spec. – Ginster
Deutzia div. spec. - Deutzie (ungefüllte Blüten)
Genista div. Spec. – Ginster (ungefüllte Blüten)
Hibiscus syriacus – Eibisch und Sorten (ungefüllte Blüten)
Ilex aquifolium – Stechpalme (fruchtende Sorten)
Ilex verticillata – Gemeine Winterbeere
Lonicera caerulea – blaue Heckenkirsche
Malus div. Spec. – Zierapfel
Philadelphus div. spec. - Falscher Jasmin (ungefüllte Blüten)
Ribes div Spec. – Johannisbeere (fruchtende Sorten)
Rosa div Spec. – Rosen (ungefüllte Blüten)
Rubus div Spec. – Brombeere, Himbeere (fruchtende Sorten)
Salix rosmarinifolia – Rosmarinweide
Sorbus div. Spec. – Ebereschen, Mehlbeeren
Spiraea div. spec. - Spiere
Syringa div. spec. – Flieder (ungefüllte Blüten)
Vaccinium div. Spec. – Heidelbeere, Preiselbeere
Weigela div. Spec. – Weigelie

Artenliste 4 (Kletterpflanzen):

Actinidia chinensis – Kiwi und Sorten
Clematis div. Spec. - Clematis, Waldrebe
Hedera helix - Efeu (fruchtende Sorten)
Humulus lupulus – Hopfen
Lonicera caprifolium – Geißblatt
Lonicera periclymenum - Wald-Geißblatt
Parthenocissus spec. - Wilder Wein
Vitis vinifera - Echter Wein
Wisteria div. Spec. - Blauregen, Glyzine

Stadt Neu-Anspach – Stadtteil Anspach
Bebauungsplan „Am Belzbecker“, 7. Änderung
B E G R Ü N D U N G



Schwarzplan mit Geltungsbereich – rechts unten beginnt die alte dörflich strukturierte Mitte von Neu-Anspach

Bearbeitung:

Büro Dr. Klaus Thomas
61118 Bad Vilbel
Tel: 06101/ 582106
info@buerothomas.com
www.buerothomas.com

Bearbeitungsstand: Mai 2021

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1 Ziele und Zwecke der Planung 3
1.1 Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung 3
1.2 Lage und Größe des Plangebiets 3
1.3 Verfahren 3
2 Planungsrechtliche Ausgangssituation 4
2.1 Regionaler Flächennutzungsplan 4
2.2 Plangeschichte des Bebauungsplans „Am Belzbecker“ 4
3 Sonstige Rahmenbedingungen 5
3.1 Erschließung 5
3.2 Wasserrechtliche Belange 5
3.3 Ver- und Entsorgung 6
3.4 Immissionsschutz 7
3.5 Altlasten 7
3.6 Kampfmittel 7
4 Bestand 8
5 Planung 8
5.1 Erschließung 8
5.2 Planungsrecht 9
5.3 Planungsrechtliche Festsetzungen aufgrund der Landschaftsplanung 9
5.4 Festsetzungen nach Landesrecht 10
5.5 Allgemeine Hinweise 11
6 Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich / Artenschutz 11
6.1 Eingriff / Ausgleich 11
6.2 Artenschutz 11
7 Quellen 12

Weitere Teile der Planung und Anlagen

- Planzeichnung mit textlichen Festsetzungen
- Schalltechnische Stellungnahme

1 Ziele und Zwecke der Planung

1.1 Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Neu-Anspach hat in ihrer Sitzung am 29.08.2019 den Beschluss zur 7. Änderung des Bebauungsplans „Am Belzbecker“ gefasst.

Ziel der Planung ist es, in einem bisher als Mischgebiet, „MI“ i.S. von § 6 BauNVO Allgemeines Wohngebiet „WA“ i.S. von § 4 BauNVO, festzusetzen. Damit soll eine Erweiterung der Wohnbebauung ermöglicht werden.

1.2 Lage und Größe des Plangebiets

Der Änderungsbereich liegt im Stadtteil Anspach, in der Flur 15 und umfasst die Wegeparzellen 71, 60/1 und 60/2 sowie die Flurstücke 60/3, 60/5, 60/6, 86/3 – 86/12, 87/1, 88 und 89. Das Plangebiet ist gut 7.000 qm groß.

1.3 Verfahren

Der Bebauungsplan kann gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, weil es sich um einen Bebauungsplan handelt, welcher der Wiedernutzbarmachung von Flächen und der Nachverdichtung dient. Die Voraussetzungen nach § 13a BauGB werden erfüllt. Die Grundfläche beträgt weniger als 20.000 qm. Es sind voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten, die eine Umweltprüfung erforderlich machen. Zudem besteht keine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter. Darüber hinaus sind bei der Planung keine Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu beachten.

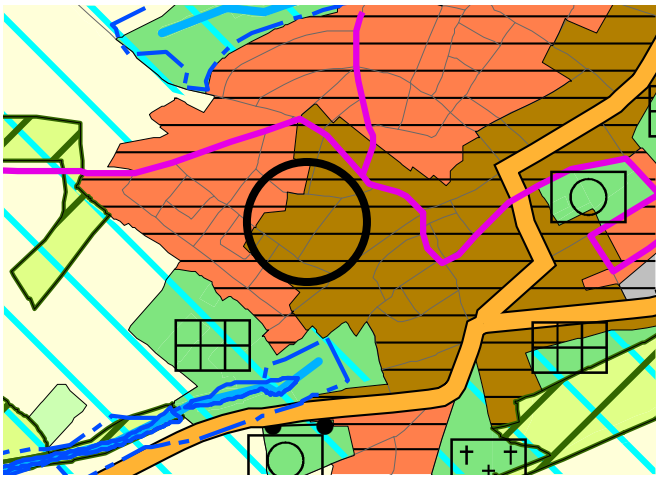
Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB. Danach ist eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und ein Umweltbericht nach § 2a BauGB nicht erforderlich. Von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, von der zusammenfassenden Erklärung sowie der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung kann abgesehen werden. Das Verfahren konzentriert sich somit auf die Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB i.V. mit der Beteiligung der von der Planung betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB.

Im beschleunigten Verfahren kann ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Abweichungen von den Darstellungen des Flächennutzungsplans können im Wege der „Berichtigung“ angepasst werden.

Darüber hinaus gelten - für Bebauungspläne mit einer festgesetzten Grundfläche von insgesamt weniger als 20.000 qm - Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Artenschutzrechtliche Belange werden bei der Planung jedoch geprüft.

2 Planungsrechtliche Ausgangssituation

2.1 Regionaler Flächennutzungsplan



Im wirksamen Regionalen Flächennutzungsplan des Planungsverbandes ist das Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt.

Ausschnitt aus dem RegFNP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain

2.2 Plangeschichte des Bebauungsplans „Am Belzbecker“

Der räumliche Geltungsbereich der 7. Änderung ist Teil des rechtskräftigen Bebauungsplans „Am Belzbecker“ aus dem Jahr 1971.

Die Flächen in dem rechtskräftigen Bebauungsplan „Am Belzbecker“ sind größtenteils, den getroffenen Festsetzungen entsprechend, bereits baulich genutzt.

Für den Bebauungsplan wurden seither 6 Änderungsverfahren durchgeführt, die meist nur kleinere Bereiche des Gesamtbereichs betrafen und aufgrund konkreter Planungserfordernisse notwendig waren:

1. Änderung (rechtskräftig seit 1975): Erweiterung der überbaubaren Fläche des Flurstücks 17/2 (17/3).

Änderung 1a (13.06.1983): Aufhebung der Festlegung „Fußweg“ Am Belzbecker (Flst. 39/5). Änderung 1b (30.01.1989): Reduzierung der Wegeparzelle Flst. 9/2 von 8,00m auf 5,50m.

2. Änderung (04.07.1995): teilräumliche Umwandlung von Reines Wohngebiet in Besonderes Wohngebiet und die Einbeziehung der Abrundungssatzung am Ende des Hunoldstaler Weges.

3. Änderung (1998): Aufnahme eines Baufensters am Ende der Heinrich-Heine-Straße.

4. Änderung (2004): teilräumliche Umwidmung des Mischgebietes zwischen Hohlweg und Johanniswiesenweg in ein Allgemeines Wohngebiet sowie die Modifikation des Maßes der baulichen Nutzung und eine Neuordnung der überbaubaren Grundstücksflächen.

5. Änderung (2009): Aufgabe einer Verkehrsfläche zu Gunsten der Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes sowie eine geringfügige Erweiterung des räumlichen Geltungsbereiches i.S. einer Arrondierung und die Modifikation der Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen.

6. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes (23.02.2014): Einbeziehung des Flurstücks Nr. 18/1, um das Baurecht für ein Wohngebäude zu schaffen.

Auch die 7. Planänderung betrifft nur einen Teilbereich des Gesamtplans von 1971, der durch die Wegeparzellen 60/1 und 60/2 im Südosten, 71 im Nordwesten und die Straßen „Hohlweg“ im Norden und „Johanneswiesenweg“ im Südwesten eingegrenzt wird.

3 Sonstige Rahmenbedingungen

3.1 Erschließung

Derzeit ist der Änderungsbereich einerseits über den im Norden verlaufenden Hohlweg erschlossen,- eine schmale Wohnstraße mit 2-Richtungsverkehr, in der abschnittsweise längs des Straßenverlaufs geparkt werden kann. Der im Südosten verlaufende Weg ist eine Privatstraße und derzeit etwa in der Mitte zwischen dem Hohlweg im Norden und dem Johanneswiesenweg im Südwesten durch ein Tor geschlossen. Im Nordwesten sind Hohlweg und Johanneswiesenweg durch einen Fußweg verbunden. Der südliche Teilbereich ist an den Johanniswiesenweg angebunden.

Die für das Gebiet namensgebende Straße „Am Belzbecker“ liegt als Parallelstraße des Johanneswiesenweges weiter im Südwesten und spielt im Zusammenhang mit der aktuellen Änderungsplanung keine Rolle.

3.2 Wasserrechtliche Belange

Zisternensatzung

Hingewiesen wird auf die Zisternensatzung der Stadt. Danach hat jede Bauherrschaft bei der Ausführung ihres Bauvorhabens eine Niederschlagswassersammelanlage nach Maßgabe der Satzung zu errichten und das Niederschlagswasser zu sammeln und zu verwenden, sofern keine wasserwirtschaftlichen oder gesundheitlichen Belange entgegenstehen und ein Gebäude oder Gebäudeteile mit mehr als 50 qm Grundfläche errichtet wird. Die Mindestgröße des nutzbaren Zisternenvolumens beträgt 25 l/qm neu errichteter Auffangfläche, mindestens jedoch 4 cbm. Die in der Satzung genannten Ausnahmen und Befreiungen, die Bemessungsvorschriften und die Ausführungen zu Bau und Betrieb sind zu beachten.

Wasserschutz

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete werden durch die Planung nicht berührt.

Bodenversiegelung

Durch textliche Festsetzungen soll die Versiegelung der Flächen reduziert werden. Danach sind PKW-Stellplätze in wasserdurchlässiger Weise mit Rasenkammersteinen, Schotterrasen oder Pflaster zu befestigen. Außerdem sind die Gehwege, Garagenzufahrten sowie Hofflächen auf den Baugrundstücken in wasserdurchlässiger Bauweise zu befestigen (z.B. wassergebundene Wegedecken, weitfugige Pflasterungen, Rasenpflaster, Schotterrasen oder Porenpflaster).

3.3 Ver- und Entsorgung

Regenwasser: Grundsätzlich ist der Umgang mit Niederschlagswasser von Dachflächen in der Zisternensatzung der Stadt geregelt. Darüber hinaus ist Niederschlagswasser von Freiflächen ortsnah zu versickern, zu verrieseln oder direkt über eine Kanalisation, ohne Vermischung mit Schmutzwasser, in ein Gewässer einzuleiten, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Schmutzwasser: Aufgrund der weit fortgeschrittenen Bebauung und des schon seit vielen Jahrzehnten rechtskräftigen Bebauungsplans ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Schmutzwasserentsorgung auch im Änderungsbereich gesichert werden kann. Der Abwasserverband Oberes Usatal hat im Rahmen der Offenlage mitgeteilt, „dass das betreffende Planungsgebiet in der bisherigen SMUSI-Prognose bereits berücksichtigt ist.“ In dem Schreiben wurde festgestellt, dass der Anschluss an die bestehenden Netzte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Entwässerungssystem haben wird.[1]

Die Abwasserentsorgung erfolgt über bestehende Anlagen im Mischsystem. Die Anschlussmöglichkeiten sind über den Hohlweg und den Johanneswiesenweg gegeben.

Der im Bebauungsplan festgesetzte Privatweg ist im Privateigentum inklusiv der dort verlegten Schmutzwasserleitungen. Über Dimension, Art und bestehende Anschlüsse kann von Seiten der Stadt Neu-Anspach keinerlei Auskunft erteilt werden. Anschlüsse an den bereits vorhandenen Schmutzwasserkanal sind privatrechtlich abzustimmen.

Wasserversorgung / Löschwasser: Auch die Wasser- und Löschwasserversorgung des Änderungsbereichs ist durch die rechtskräftige Planung und die Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bebauung gegeben. Die Anschlussmöglichkeiten sind über den Hohlweg und den Johanneswiesenweg gegeben.

Der im Bebauungsplan festgesetzte Privatweg ist im Privateigentum inklusiv der dort verlegten Wasserleitungen. Über Dimension, Art und maximale Liefermenge kann von Seiten der Stadt Neu-Anspach keinerlei Auskunft erteilt werden.

Leitungen: Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG, Gasversorgungsleitungen der Netzdienste Rhein-Main GmbH und Kabel der Syna GmbH. Die Lage der unterirdisch verlegten Versorgungseinrichtungen sind teilweise gemäß der rechtskräftigen Planung in die Planzeichnung nachrichtlich übernommen worden.

Die Sicherung der Versorgungsanlagen, die in dem Flurstück 86/7 verlaufen, ist durch Grundstückszuordnungen geregelt. Die Parzelle ist „geviertelt“ und die Nutzungsrechte sind über Grunddienstbarkeiten sichergestellt. Für andere, in den Verkehrsflächen verlegte Leitungen, ergeben sich keine planungsrechtlich relevanten Auswirkungen.

Eine Überbauung vorhandener Leitungstrassen ist nicht zulässig. Bei Baumpflanzungen und Baumaßnahmen sind die geltenden Regelwerke und erforderlichen Schutzabstände zu beachten und abzustimmen.

---

[1] Stellungnahme Abwasserverband Oberes Usatal vom 14.04.2021

3.4 Immissionsschutz

Um für die geplante Wohnnutzung zu klären, ob aufgrund der im östlich angrenzenden Bereich befindlichen zwei Schreinereien mit immissionsrechtlichen Konflikten zu rechnen ist, wurde bereits im Vorfeld der Änderungsplanung eine schalltechnische Untersuchung beauftragt. Für die schalltechnische Stellungnahme der Technischen Überwachung (TÜV) Hessen vom 08.11.2019 wurde die Vereinbarkeit der geplanten Änderung der Gebietsausweisung von MI in WA mit den immissionsschutzrechtlichen Ansprüchen der beiden Schreinereibetriebe untersucht.

Aufgrund der Ortsbesichtigungen und Messungen von Immissionspegeln der Geräuschquellen wurde folgendes Fazit gezogen:

„Auf der Grundlage des Vororttermins sowie der durchgeführten Immissionsmessungen kann ausgesagt werden, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Am Belzbecker" 7. Änderung im Stadtteil Anspach auch der Immissionsrichtwert für die Gebietsausweisung Allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) sicher eingehalten wird. Ein immissionsschutzrechtlicher Konflikt zwischen dem Betrieb der beiden Schreinereien Rainer Dittmar im Johanneswiesenweg 34 sowie Jacob Urban & Söhne im Hohlweg 7 und der Wohnnachbarschaft im Geltungsbereich des o. a. Bebauungsplanes ist somit auch dann nicht zu erwarten, wenn die Gebietsausweisung von Mischgebiet MI auf Allgemeines Wohngebiet WA geändert wird.“[2]

3.5 Altlasten

Textlich wird auf die grundsätzliche Möglichkeit hingewiesen, dass bei Ausschachtungen bislang unbekannte Altablagerungen, Bodenkontaminationen oder sonstige Beeinträchtigungen angeschnitten werden können. Bei neu entdeckten Bodenverunreinigungen sind daher unverzüglich die zuständigen Behörden zu benachrichtigen und die weitere Vorgehensweise ist abzustimmen.

3.6 Kampfmittel

Im Rahmen der Offenlage wurde vom Kampfmittelräumdienst beim RP Darmstadt mitgeteilt, dass über den Änderungsbereich aussagefähige Luftbilder vorliegen.

Eine Auswertung dieser Luftbilder hat keinen begründeten Verdacht ergeben, dass mit dem Auffinden von Bombenblindgängern zu rechnen ist. Da auch sonstige Erkenntnisse über eine mögliche Munitionsbelastung dieser Fläche nicht vorliegen, ist eine systematische Flächenabsuche nicht erforderlich. Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, ist der Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen.[3]

---

[2] Schalltechnische Stellungnahme, TÜV Hessen, 2019

[3] Stellungnahme Kampfmittelräumdienst RP Darmstadt vom 13.04.2021

4 Bestand

Gebiet

Das Plangebiet ist derzeit ausschließlich mit Wohnhäusern bebaut. Prägend sind 1-2-geschossige Gebäude mit geneigten Dächern. Der nordwestliche, an den Hohlweg anschließende Gebietsteil ist noch unbebaut. Es handelt sich um eine Zierrasenfläche, deren Gehölzbestand sich auf 3 kleine mittig stehende Obstbäume beschränkt. Dieser Bereich ist überwiegend durch eine ca. 2 m hohe Hecke eingefasst. Im Nordwesten gibt es ein ebenso hohes, blickdichtes Tor.

Im Anschluss an diesen unbebauten Bereich liegt eine Reihenhausgruppe mit 4 Häusern, die über eine Stichstraße vom Hohlweg her erschlossen ist.

Links: Hohlweg, Blick nach Westen, Rechts der unbebaute Teil des Plangebiets. Im Anschluss an die Grundstücksgrenze die Zufahrt zu den 4 Reihenhäusern, davor verläuft die Fußwegverbindung zwischen Hohlacker und Johanneswiesenweg.

Umgebung

Bei der Umgebung handelt es sich allseits um eine ähnliche Wohnbebauung. Die etwas anders, dichter und dörflich strukturierte Ortsmitte von Neu-Anspach beginnt erst südöstlich des abknickenden Johanneswiesenweges.

5 Planung

5.1 Erschließung

Der südliche Teil des Änderungsbereichs ist über den Johanneswiesenweg und die davon abgehenden Wege bzw. privaten Erschließungsflächen erschlossen. Der nördliche Teil, also der Bereich, in dem sich vornehmlich die Veränderungen vollziehen werden, sind an den Hohlweg angebunden. Auch hier gibt es private Erschließungsflächen für die in der Gebietsmitte liegenden Wohngrundstücke.

Die entlang der nordwestlichen und südöstlichen Gebietsränder verlaufenden Wege werden auch weiterhin als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Der nordwestliche Weg mit der Zweckbestimmung als öffentlicher Fußweg, der südöstliche als Privatweg.

5.2 Planungsrecht

Art der baulichen Nutzung

Analog zu dem westlichen Teil des Änderungsbereichs wird nun auch der nördliche und südöstliche Teil als Allgemeines Wohngebiet (WA) im Sinne von § 4 BauNVO festgesetzt.

Weitere planungsrechtliche Festsetzungen, die die Art der baulichen Nutzung einschränken würden, werden nicht getroffen. Ein Ausschluss von Nutzungen ist aufgrund der Standortbedingungen im Gebiet selbst und im Umfeld sowie der ursprünglichen Festsetzung als Mischgebiet städtebaulich nicht zu begründen.

Maß der baulichen Nutzung

Ebenfalls abgeleitet von den Festsetzungen im südwestlichen Gebietsteil werden eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,6 mit maximal zwei Vollgeschossen festgesetzt. Damit bleiben die Festsetzungen zu GRZ und GFZ auch weiterhin unterhalb der Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO und ermöglichen eine dem Umfeld angepasste Ausnutzung der Baugrundstücke und Dichte.

Textlich wird klargestellt, dass die Flächen von Aufenthaltsräumen in Geschossen, die keine Vollgeschosse i.S. der HBO sind, einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche mitzurechnen (Berechnungsgrundlage ist die DIN 277 – 2006) sind.

Die Festsetzung einer Mindestgrundstücksgröße wird ersatzlos gestrichen, da eine solche Vorgabe mit dem Ziel der Wohnraumbeschaffung nicht vereinbar und nicht mehr zeitgemäß ist. In diesem Sinne wird auch keine Begrenzung der Wohnungen in Wohngebäuden mehr vorgegeben.

Bauweise

Übernommen von den Festsetzungen der 4. Planänderung sind Baugrenzen zeichnerisch festgesetzt, die eine an die Umgebung angepasste Überbauung der noch ungenutzten Grundstücksflächen zulassen.

Ergänzend textlich klargestellt wird, dass Staffelgeschosse allseitig mindestens 0,50 m von den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses, mit Ausnahme der Treppenräume, zurückzusetzen sind. Die Hinweise, dass die Staffelgeschossebene die jeweils obere Nutzungsebene über dem letzten Vollgeschoss ist und Dachterrassen oberhalb der Staffelgeschosse nicht zulässig sind, dienen ebenfalls der Klarstellung und sollen die Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft begrenzen.

5.3 Planungsrechtliche Festsetzungen aufgrund der Landschaftsplanung

Um die Eingriffe im Änderungsbereich zu minimieren werden Festsetzungen getroffen, wonach Gehwege, Garagenzufahrten sowie Hofflächen auf den Baugrundstücken in wasserdurchlässiger Bauweise zu befestigen sind. Anzulegen sind dabei z.B. wassergebundene Wegedecken, weitfugige Pflasterungen, Rasenpflaster, Schotterrasen oder Porenpflaster.

Um eine dem Standort angemessene Bepflanzung zu erreichen wird festsetzt, dass im gesamten Plangebiet standortgerechte Bäume und Sträucher zu pflanzen sind. Dabei sind die Artenlisten zu beachten. Außerdem wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei allen Anpflanzungen die Grenzabstände des Nachbarrechts zu beachten sind.

5.4 Festsetzungen nach Landesrecht

Die Festsetzungen zum Bauordnungsrecht sind aus den rechtskräftigen Planungsständen übernommen und sollen die Gestaltungselemente von baulichen Anlagen und Freiflächen vereinheitlichen. Dies soll im Hinblick auf die größtenteils bereits vorhandene Bebauung zu einem homogenen Gesamterscheinungsbilds beitragen und betrifft im Einzelnen:

Dächer

Dächer mit gegeneinander laufenden Dachflächen (Satteldächer, Walmdächer, gegeneinander versetzte Pultdächer etc.) und einer Neigung von 20° bis 45° sind zulässig. Flach geneigte Dächer unter 5° sind zulässig, wenn sie extensiv begrünt werden. Die Dacheindeckung wird auf Tonziegel und Dachsteine in Naturrot, Brauntönen und Anthrazit beschränkt. Anlagen zur aktiven Nutzung von Sonnenenergie (Solar- und Fotovoltaikanlagen) sind zulässig. Die Festsetzungen zur Dachneigung, Dacheindeckung und extensiven Begrünung gelten auch für Garagen und Carports. Ausgenommen von den Festsetzungen zur Dachneigung und Dacheindeckung sind Wintergärten und Terrassenüberdachungen.

Aufgeständerte Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind nur zulässig, wenn die Anlagen mindestens ihrer jeweiligen Höhe entsprechend von der nächstgelegenen Gebäudeaußenwand zurückgesetzt werden.

Einfriedungen und Stützmauern

Zulässig sind ausschließlich offene Einfriedungen, mit Ausnahme von Heckenbepflanzungen, bis zu einer Höhe von max. 1,50 m. Massive Sockel und geschlossene Elemente sind nicht zulässig.

Stützmauern aus Naturstein oder mit Natursteinverblendung sind bis zu einer Höhe von max. 1,0 m zulässig und mit Kletterpflanzen gemäß Artenliste zu beranken.

Freiflächen

Um die Versiegelung von Freiflächen zu minimieren, sind PKW-Stellplätze in wasserdurchlässiger Weise mit Rasenkammersteinen, Schotterrasen oder Pflaster zu befestigen. Außerdem sind mindestens 30 % der Grundstücksfreiflächen mit einheimischen, standortgerechten Laubgehölzen der Artenlisten zu bepflanzen, um ein Mindestmaß an naturnaher Eingrünung zu erreichen. Dabei können blühende Ziersträucher und Arten alter Bauerngärten bis zu 25 % der Einzelpflanzen eingestreut werden.

Darüber hinaus sind frei aufgestellte Mülltonnen und Müllboxen unzulässig. Die Standplätze sind gestalterisch in das Gebäude, die Nebenanlagen oder die Einfriedung zu integrieren, so dass sie von den Verkehrsflächen aus nicht sichtbar sind.

5.5 Allgemeine Hinweise

Durch allgemeine Hinweise wird auf die außerhalb des Planungsrechts zu beachtenden Gesetze, Vorschriften, Richtlinien und Vorgaben hingewiesen. Dies betrifft die Stellplatzsatzung und die Zisternensatzung der Stadt, den Umgang mit Bodendenkmälern und Altlasten, die Behandlung von Niederschlagswasser und die Beachtung vorhandener Leitungen.

Klargestellt wird, dass die Festsetzungen zu Garagen und Stellplätze durch die Vorschriften der Stellplatzsatzung der Stadt Neu-Anspach, in der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung geltenden Fassung, unterstützend ergänzt werden.

Außerdem wird allgemein darauf hingewiesen, dass bei der Anlage von Grün- und Freiflächen auf die Verwendung von Geovlies / Plastikfolie verzichtet werden sollte, da diese Stoffe den Austausch einer Vielzahl von biologischen Funktionen verhindern. Das gleiche gilt auch für die Anlage von Schottergärten.

6 Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich / Artenschutz

6.1 Eingriff / Ausgleich

Aufgrund der Regelungen des vereinfachten Verfahrens wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen. Da die Änderungsplanung nicht mit einer Erhöhung der baulichen Nutzung einhergeht, bleiben die nach der rechtskräftigen Planung möglichen Eingriffe unverändert. Auch die zukünftige Art der baulichen Nutzung lässt keine zusätzlichen Eingriffe erkennen. Zudem gelten im beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 2 BauGB Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Daher ist keine Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich im Rahmen der Planänderung erforderlich.

Angeregt wird, die auf dem noch nicht baulich genutzten Grundstücksteil befindlichen Gehölze möglichst zu erhalten.

6.2 Artenschutz

Aufgrund der weit fortgeschrittenen Bebauung und dem geringwertigen Grünbestand im noch nicht baulich genutzten Änderungsbereich, ist nicht davon auszugehen, dass Eingriffe erfolgen, die für den Artenschutz von Relevanz sind.

Ungeachtet dessen werden Hinweise zum Artenschutz gegeben die verhindern sollen, dass baubedingte Beeinträchtigungen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes auftreten.

Danach sollten zur Vermeidung von Verbotstatbeständen und zum Lebensstättenschutz Baumfällungen und Rodungsarbeiten möglichst außerhalb der Fortpflanzungszeit von Vögeln, d.h. nur zwischen dem 01.10. und dem 28./29.02. des Folgejahres, durchgeführt werden. Sind Baumfällungen und Rodungsarbeiten außerhalb dieses Zeitraums nicht zu vermeiden, ist vor Beginn der Arbeiten im Zuge einer Baufeldkontrolle zu prüfen, ob besetzte Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von europäischen Vogelarten, betroffen sein können. Das gleiche gilt für Abrissarbeiten und Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden.

Auch hier ist zu prüfen, ob besetzte Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von europäischen Vogel- und Fledermausarten, betroffen sein können.

Eventuell erforderliche Maßnahmen zum Schutz der Tiere sind ggf. unter naturschutzfachlicher Begleitung und Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde zu ergreifen. Für diese Schutzmaßnahmen ist u.U. eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich. Im Falle von Baumfällungen und Rodungen oder Abrissarbeiten an Bestandsgebäuden zwischen dem 1. März und dem 30. September ist der Unteren Naturschutzbehörde beim Hochtaunuskreis ein Ergebnisprotokoll der erforderlichen Artenschutzkontrolle zu übersenden.

Sind dennoch baubedingte Beeinträchtigungen zu erwarten, so ist nachzuweisen, dass die ökologische Funktion der von den Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Im Falle eines zu erwartenden erheblichen Störungstatbestandes ist nachzuweisen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten sich nicht verschlechtert.

Unter Beachtung der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass die Änderungsplanung keine artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen nach sich zieht.

7 Quellen

Regionaler Flächennutzungsplan, Regionalverband FRM

Rechtskräftiger Bebauungsplan „Am Belzbecker“ und rechtskräftige Änderungsplanungen, Stadt Neu-Anspach + diverse Planungsbüros

Schalltechnische Stellungnahme, TÜV Hessen, 08.11.2019

Schalltechnische Stellungnahme

Nr. T 2065

im Rahmen der Bauleitplanung zur 7. Änderung des Bebauungsplanes „Am Belzbecker“ im Stadtteil Anspach der Stadt Neu-Anspach

Beurteilung der gewerblichen Lärmimmissionen im Geltungsbereich der beabsichtigten 7. Änderung durch die benachbarten Schreinereien Rainer Dittmar im Johanneswiesenweg 34 und Jacob Urban & Söhne im Hohlweg 7

Messstelle nach § 29b (ehemals § 26) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

VMPA-SPG-134-97-HE

Auftraggeber:	Magistrat der Stadt Neu-Anspach Bauen, Wohnen und Umwelt Bahnhofstraße 26 61267 Neu-Anspach
Ausgestellt am:	8. November 2019
Anzahl der Ausfertigungen:	3fach Auftraggeber 1fach Auftragnehmer
Bearbeiter:	Dipl.-Ing. (FH) Karl Baumbusch

Datum: 08.11.2019

Unsere Zeichen:
UT-F2/Bsch

Dokument:
T2065.docx

Das Dokument besteht aus 14 Seiten
Seite 1 von 14

Die auszugsweise Wiedergabe des Dokumentes und die Verwendung zu Werbezwecken bedürfen der schriftlichen Genehmigung der TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH.

Die Prüfergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die untersuchten Prüfgegenstände.

Inhaltsverzeichnis

1 Situationsbeschreibung und Aufgabenstellung 3

2 Immissionsrichtwerte nach TA Lärm 5

3 Dokumentation der Umgebungssituation 7

4 Messtechnische Ermittlung der Lärmimmissionen der immissionsrelevanten gewerblichen Geräuschquellen; Berechnung der Beurteilungspegel 10

4.1 Messergebnisse und Beurteilungspegel am Messaufpunkt MP1, Schreinerei Dittmar 10

4.2 Messergebnisse und Beurteilungspegel am Messaufpunkt MP2, Schreinerei Urban 12

5 Fazit 13

1 Situationsbeschreibung und Aufgabenstellung

Entsprechend der folgenden Abb. 1 wurden im Geltungsbereich der 4. Änderung des Bebauungsplanes „Am Belzbecker“ im Stadtteil Anspach von 2004 durch die Stadt Neu-Anspach zwischen dem Hohlweg im Norden und dem Johanneswiesenweg im Süden Bauflächen in der Gebietsausweisung Allgemeines Wohngebiet WA (Teilflächen Nr. 5) bzw. Mischgebiet MI (Teilflächen Nr. 4) ausgewiesen.

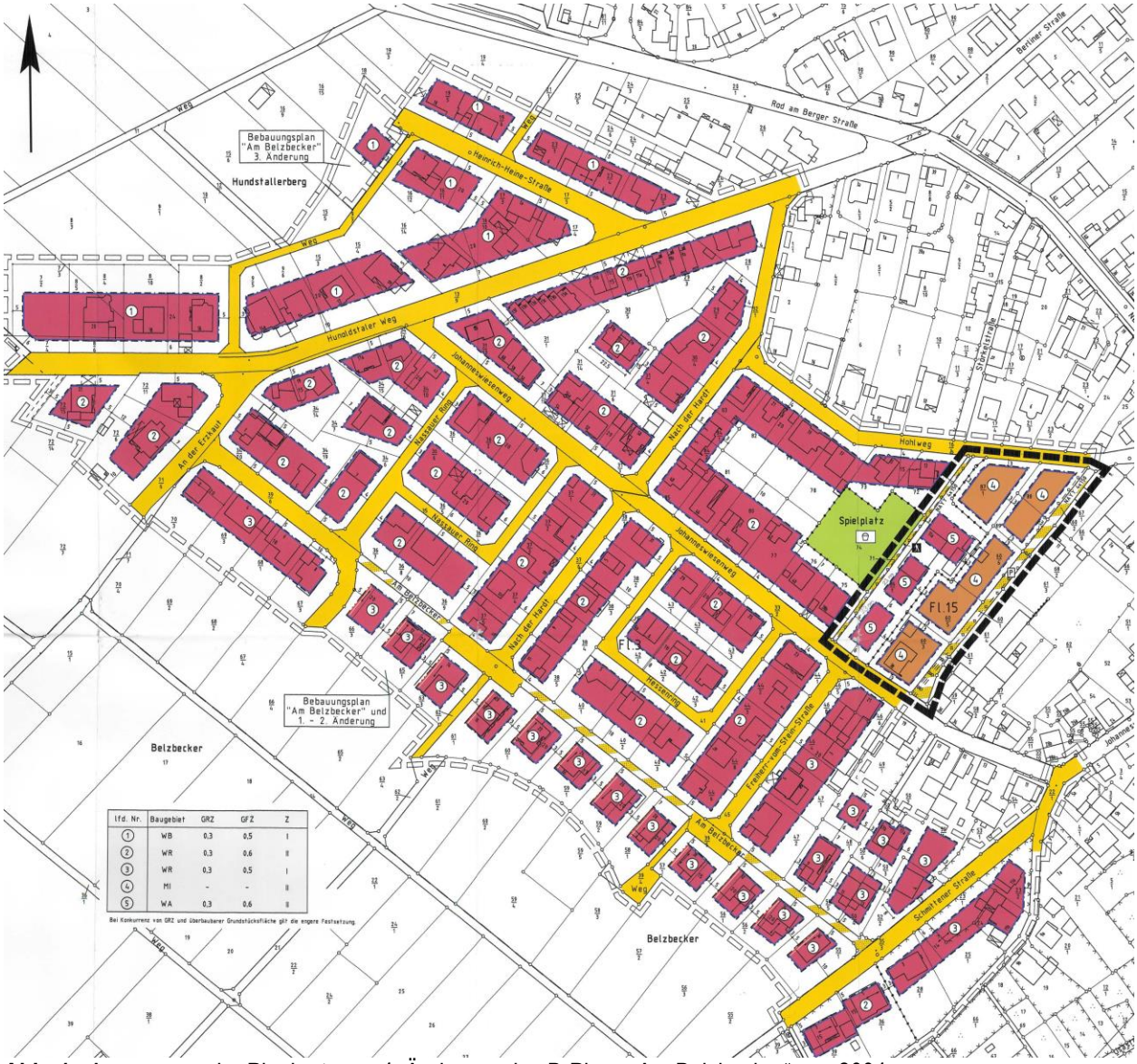


Abb. 1: Auszug aus der Plankarte zur 4. Änderung des B-Plans „Am Belzbecker“ von 2004

Entsprechend der zwischenzeitlich realisierten Nutzung des Gebietes, welche in der Anlage 1 ersichtlich ist, wurden die Flächen im Geltungsbereich der 4. Änderung ausschließlich mit Wohnhäusern bebaut. Lediglich im nordöstlichen Bereich des Gebietes und im südöstlichen Bereich stehen noch freie Grundstücke für eine Bebauung zur Verfügung, wobei auch für diese Flächen Bauvoranfragen für eine Wohnbebauung vorliegen.

Die Realnutzung auf den Mischgebietsflächen würde dann von den Vorgaben des Bebauungsplanes erheblich abweichen, weshalb sich hier das Erfordernis für die 7. Änderung des Bebauungsplanes „Am Belzbecker“ in diesem Bereich mit einer durchgehenden Gebietsausweisung als Allgemeines Wohngebiet WA ergibt.

Dem Geltungsbereich, an dessen südöstlicher Grenze ein Privatweg zur Erschließung der Wohnhäuser verläuft, schließt sich wiederum südöstlich im unbeplanten Innenbereich ein Gebiet an, welches im Flächennutzungsplan als Mischbaufläche M ausgewiesen ist.

Neben Wohngebäuden in einer dörflichen Struktur sind hier entsprechend dem Lageplan im Maßstab 1: 1.000 in der Anlage 1, der als Ausschnitt in der folgenden Abb. 2 dargestellt ist, die beiden Schreinereien Rainer Dittmar im Johanneswiesenweg 34 und Jacob Urban & Söhne im Hohlweg 7 angesiedelt; im direkten Anschluss an den östlichen Geltungsbereich wurden zudem auf der Grundlage des § 34 Abs. 1 BauGB in jüngster Vergangenheit die beiden Wohnhäuser Johanneswiesenweg Nr. 36d und Nr. 36e genehmigt.

Abb. 2: Auszug aus dem Lageplan in Anlage 1, unmaßstäblich

Die TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH wurde im Rahmen der Voruntersuchungen vom Magistrat der Stadt Neu-Anspach mit der Erstellung einer schalltechnischen Stellungnahme beauftragt, in welcher die Vereinbarkeit der geplanten Änderung der Gebietsausweisung von MI auf WA im Geltungsbereich der 7. Änderung mit den immissionsschutzrechtlichen Ansprüchen der beiden Schreinereibetriebe untersucht werden sollte.

Hierzu sollte ein entsprechender Ortstermin zur Inaugenscheinnahme der Bestandssituation durchgeführt und ggf. entsprechende Messungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen relevanter Anlagenteile durchgeführt werden.

Die Ergebnisse werden in der vorliegenden Stellungnahme zusammengefasst.

2 Immissionsrichtwerte nach TA Lärm

Die Beurteilung gewerblicher Anlagen erfolgt nach den Kriterien der TA Lärm; dies gilt mit Verweis auf das Kap. 7.5 der DIN 18005-1 auch im Rahmen der Bauleitplanung.

Nach TA Lärm liegen die maßgeblichen Immissionsorte bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109. Die Beurteilungspegel werden mit den Immissionsrichtwerten verglichen, welche hier für Gebietsausweisungen MI und WA aufgeführt sind. In Abhängigkeit von der jeweiligen Gebietsausweisung betragen nach Ziffer 6.1 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden:

d) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

tagsüber	60 dB(A)	und
nachts	45 dB(A)	

e) in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

tagsüber	55 dB(A)	und
nachts	40 dB(A)	

Die Tageszeit erstreckt sich von 06.00 bis 22.00 Uhr und die Nachtzeit von 22.00 bis 06.00 Uhr, dabei wird in der Nachtzeit zur Beurteilung die lauteste Nachtstunde herangezogen. Kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen den Richtwert am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nachtzeit um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Bei „seltenen Ereignissen“ an nicht mehr als 10 Tagen oder Nächten eines Kalenderjahres betragen die Immissionsrichtwerte, mit Ausnahme von Industriegebieten, nach TA-Lärm:

70 dB(A) tagsüber und
55 dB(A) nachts.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte für seltene Ereignisse in Misch-, Wohn- und Kurgebieten am Tage um nicht mehr als 20 dB(A) und in der Nacht um nicht

mehr als 10 dB(A) überschreiten. In Gewerbegebieten dürfen diese Werte am Tage kurzzeitig um bis zu 25 dB(A) und in der Nachtzeit um bis zu 15 dB(A) überschritten werden.

Nach Nummer 6.5 der TA Lärm ist in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben e bis g der TA Lärm – und somit nicht in der Gebietsausweisung Mischgebiet oder Kerngebiet – bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die erhöhte Störwirkung von Geräuschen in Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit durch einen Zuschlag zu berücksichtigen.

An Werktagen sind die folgenden Ruhezeiten zu berücksichtigen:

06:00 – 07:00 Uhr
20:00 – 22:00 Uhr

An Sonn- und Feiertagen:

06:00 – 09:00 Uhr
13:00 – 15:00 Uhr
20:00 – 22:00 Uhr

Die Richtwerte der TA Lärm dienen dem Schutz der Nachbarschaft vor schädlicher Umwelteinwirkung durch Geräusche. Grundsätzlich sind nach TA Lärm der Tagwert und der Nachtwert einzuhalten.

Die Art der in Nummer 6.1 bezeichneten Gebiete und Einrichtungen ergibt sich aus den Festlegungen in Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Gebiete und Einrichtungen sowie Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nummer 6.1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Bei Wohnhäusern im Anschluss an gewerbliche Anlagen im unbeplanten Innenbereich (im vorliegenden Fall bei den Wohnhäusern Johanneswiesenweg Nr. 36d und 36e) werden regelmäßig die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete nach Ziffer 6.1, Buchstabe d, herangezogen.

3 Dokumentation der Umgebungssituation

Die derzeitige Bebauungssituation und die Lage der lärmrelevanten Betriebseinheiten im Bereich der beiden Schreinereibetriebe Dittmar und Urban ist der nachfolgenden Fotodokumentation und dem Lageplan im Maßstab 1: 1.000 in der Anlage 1 zu entnehmen.

Foto 1:

Wohnhaus Johanneswiesenweg Nr. 36d
aus Blickrichtung der südöstlichen Grenze des Geltungsbereichs des B-Plans „Am Belzbecker“, 7. Änderung

Im Hintergrund rechts der Zyklon der Späneabsaugung der Schreinerei Dittmar

Foto 2:

Blick von der östlichen Grenze des Geltungsbereichs des B-Plans „Am Belzbecker“ 7. Änderung über das unbebaute Baugrundstück im unbeplanten Innenbereich auf die Schreinerei Dittmar mit dem Zyklon Späneabsaugung und den Abluftkamin des Lackierbereiches

links das Wohnhaus Johanneswiesenweg Nr. 36d

Foto 3:

Blick vom Wohnhaus Johanneswiesenweg Nr. 36d auf das
Wohnhaus Johanneswiesenweg Nr. 36h im südöstlichen Geltungsbereich des B-Plans „Am Belzbecker“
7. Änderung

Foto 4:

Blick vom Johanneswiesenweg auf das Wohnhaus Nr. 36 zur Schreinerei Dittmar mit dem – zum Plangebiet hin abgeschirmten – Andienungsbereich der Schreinerei

Foto 5:

Blick auf die – zum Plangebiet hin abgeschirmten – Ostfassade der Schreinerei Urban

Foto 6:

Blick aus Richtung Osten auf die – zum Plangebiet hin abgeschirmten – Südfassade der Schreinerei Urban mit Hoffläche und den Maschinenräumem im tieferliegenden Erdgeschoss

Foto 7:

Blick vom Holzweg in Richtung der Privatstraße entlang der südöstlichen Grenze des Geltungsbereichs des B-Plans „Am Belzbecker“ 7. Änderung

rechts das unbebaute Grundstück im Geltungsbereich (Flurstücke 87/1 und 88)

Foto 8:

Blick vom unbebauten Grundstück (Flurstück 88) im Geltungsbereich in südliche Richtung mit dem Abluftkamin des Lackierbereiches der Schreinerei Urban (für diesen Bereich die relevante Lärmquelle)

4 Messtechnische Ermittlung der Lärmimmissionen der immissionsrelevanten gewerblichen Geräuschquellen; Berechnung der Beurteilungspegel

Auf der Grundlage des Ortstermins in Neu-Anspach und entsprechend der o. a. Fotodokumentation kann sicher davon ausgegangen werden, dass in den relevanten südöstlichen Bereichen innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans „Am Belzbecker“ 7. Änderung auf Grund der Lage und Abschirmverhältnisse die Verlade- und Fahrvorgänge im Bereich der Verladezonen der beiden Schreinereien nicht von Relevanz sind. Dies gilt auch im Hinblick auf die Schutzbedürftigkeit der bestehenden Wohnnachbarschaft im unbeplanten Innenbereich im Umfeld, die teilweise unmittelbar an die Verladezonen angrenzt.

Für das Plangebiet sind vielmehr die stationären Geräuschquellen der beiden Schreinereien relevant, zu welchen teilweise freie Sichtverbindung besteht. Insbesondere sind hier im Bereich der Schreinerei Dittmar die Abluftmündung der Absaugung des Lackierbereiches sowie der Zyklon der zentralen Späneabsaugung, im Bereich der Schreinerei Urban die Abluftmündung über dem Dach des Lackierbereichs im Obergeschoss des Gebäudes zu nennen. Die Lage dieser Geräuschquellen ist im Lageplan in der Anlage 1 sowie in der Fotodokumentation entsprechend gekennzeichnet.

Die Immissionspegel dieser Geräuschquellen wurden in Beisein von Frau Corell von der Stadt Neu-Anspach immissionsseitig an den in Anlage 1 ersichtlichen Messaufpunkten MP1 und MP2 jeweils an den nächsten Baugrenzen des Plangebietes mit einem geeichten Messgerät der Genauigkeitsklasse 1 jeweils in einer Immissionshöhe von ca. 3 m über dem Boden messtechnisch ermittelt, was nachfolgend beschrieben wird.

4.1 Messergebnisse und Beurteilungspegel am Messaufpunkt MP1, Schreinerei Dittmar

Nach den Angaben von Herrn Rainer Dittmar, der alleine arbeitet, finden in den Räumlichkeiten der Schreinerei überwiegend Montagetätigkeiten statt; der überwiegende Teil der Fenster und Türen wird direkt an die Baustellen geliefert und eingebaut.

Vereinzelt werden Bauteile wie Randleisten etc. in der Schreinerei auch zugeschnitten oder lackiert. **In einer Maximalbetrachtung** kann innerhalb eines Tages von den folgenden Betriebszuständen und Einsatzzeiten im Zeitraum zwischen 07:00 und 20:00 Uhr (außerhalb der Ruhezeiten) ausgegangen werden, die am Messaufpunkt MP1 messtechnisch erfasst wurden:

- **Lackierarbeiten im Bereich der Lackierwand mit zentraler Absaugung; hierbei wird die Abluftanlage mit der entsprechenden Abluftöffnung für max. 1 h am Tag in Betrieb genommen, die inzwischen verschalten Fenster und die Tür entlang der nördlichen Hallenfront sind hierbei geschlossen.**

Entsprechend der durchgeführten Messung 1 kann den zeitlich konstanten Abluftgeräuschen ohne Impulshaltigkeit und tonalen Geräuschanteilen am Messaufpunkt MP1 ein Immissionspegel in Höhe des energieäquivalenten Dauerschallpegels von

$$\mathbf{L_{Aeq} = 49{,}3\ dB(A)}$$

zugeordnet werden.

Nach TA Lärm ergibt sich bei einer Einwirkzeit von 1h außerhalb der Ruhezeiten ein **Teilbeurteilungspegel tagsüber** von

$$\mathbf{L_{r,\,16h} = L_{Aeq} + 10lg(1/16) = 37{,}3\ dB(A)}$$

- **Zuschneiden von Leisten mit der Kreissäge und Betrieb der zentralen Späneabsaugung mit Zyklon über Dach für max. 1 h am Tag, die inzwischen verschalten Fenster und die Tür entlang der nördlichen Hallenfront sind hierbei geschlossen.**

Entsprechend der durchgeführten Messung 2 kann den zeitlich konstanten Geräuschen ohne Impulshaltigkeit und tonale Geräuschanteile, deren Höhe eindeutig durch die Schallabstrahlung des Zyklons bestimmt wurden, am Messaufpunkt MP1 ein Immissionspegel in Höhe des energieäquivalenten Dauerschallpegels von

$$\mathbf{L_{Aeq} = 53{,}5\ dB(A)}$$

zugeordnet werden. Nach TA Lärm ergibt sich bei einer Einwirkzeit von 1 h außerhalb der Ruhezeiten ein **Teilbeurteilungspegel tagsüber** von

$$\mathbf{L_{r,\,16h} = L_{Aeq} + 10lg(1/16) = 41{,}5\ dB(A)}$$

Den relevanten Geräuschquellen der Schreinerei Dittmar kann am Messaufpunkt MP1, welcher der nächsten Baugrenze im Geltungsbereich des B-Plans „Am Belzbecker“ 7. Änderung, entspricht, ein Gesamtbeurteilungspegel von

$$\mathbf{L_{r,\,16h} = 43\ dB(A)}$$

zugeordnet werden, womit **der zulässige Immissionsrichtwert für WA von 55 dB(A) tagsüber deutlich um 12 dB(A) unterschritten** wird.

Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der täglichen Einsatzzeiten hat eine Änderung des o. a. Gesamtbeurteilungspegels um 3 dB(A) zur Folge.

4.2 Messergebnisse und Beurteilungspegel am Messaufpunkt MP2, Schreinerei Urban

Nach den Angaben von Herrn Frank Urban arbeiten im gewerblichen Bereich insgesamt 3 Mitarbeiter zzgl. 2 Auszubildenden, die Fenster, Türen und Inneneinrichtungen in Einzelanfertigung herstellen. Das Zuschneiden und Bearbeiten mit den üblichen Holzbearbeitungsmaschinen findet im – gegenüber dem Plangebiet ca. 5 m tieferliegenden und abgeschirmten – Erdgeschoss, die ruhigeren Montage und Lackierarbeiten im 1. Obergeschoss statt. Die Fenster und Türen in südlicher und nördlicher Richtung sind während der Bearbeitung geschlossen. Die zentrale Späneabsaugung erfolgt über eine Filtereinheit mit Raumluftrückführung, der Lackierbereich verfügt über eine Absauganlage mit Zuluftführung wandseitig mit Wärmetauscher, die Abluft wird über einen Kamin (siehe Foto 8 und Anlage 1) dachseitig oberhalb der westlichen Hallenstirnseite abgeführt.

Nach der Beobachtung des Sachverständigen ist im Bereich des MP2, welcher die nächste Baugrenze des Plangebietes repräsentiert, als dominierende Geräuschquelle die Abluftführung der Lackierbereiches relevant. Sonstige Betriebsgeräusche konnten demgegenüber nicht wahrgenommen werden.

In einer Maximalbetrachtung kann innerhalb eines Tages von einer **Einsatzdauer der Abluftführung von 6 h** zwischen 07:00 und 20:00 Uhr (außerhalb der Ruhezeiten) ausgegangen werden, die am Messaufpunkt MP2 messtechnisch erfasst wurden:

Entsprechend der durchgeführten Messung 3 kann den zeitlich konstanten Abluftgeräuschen ohne Impulshaltigkeit und tonalen Geräuschanteilen am Messaufpunkt MP3 ein Immissionspegel in Höhe des energieäquivalenten Dauerschallpegels von

$$\mathbf{L_{Aeq} = 51{,}1\ dB(A)}$$

zugeordnet werden.

Nach TA Lärm ergibt sich bei einer Einwirkzeit von 6h außerhalb der Ruhezeiten ein **Beurteilungspegel tagsüber** von

$$\mathbf{L_{r,\,16h} = L_{Aeq} + 10lg(6/16) = 46{,}8\ dB(A)}$$

Den relevanten Geräuschquellen der Schreinerei Urban kann am Messaufpunkt MP2, welcher der nächsten Baugrenze im Geltungsbereich des B-Plans „Am Belzbecker“ 7. Änderung, entspricht, demnach ein Gesamtbeurteilungspegel von

$$\mathbf{L_{r,\,16h} = 47\ dB(A)}$$

zugeordnet werden, womit **der zulässige Immissionsrichtwert für WA von 55 dB(A) tagsüber deutlich um 8 dB(A) unterschritten** wird.

Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der täglichen Einsatzzeiten hat eine Änderung des o. a. Gesamtbeurteilungspegels um 3 dB(A) zur Folge.

5 Fazit

Auf der Grundlage des Vororttermins sowie der durchgeführten Immissionsmessungen kann ausgesagt werden, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Am Belzbecker“ 7. Änderung im Stadtteil Anspach auch der Immissionsrichtwert für die Gebietsausweisung Allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) sicher eingehalten wird.

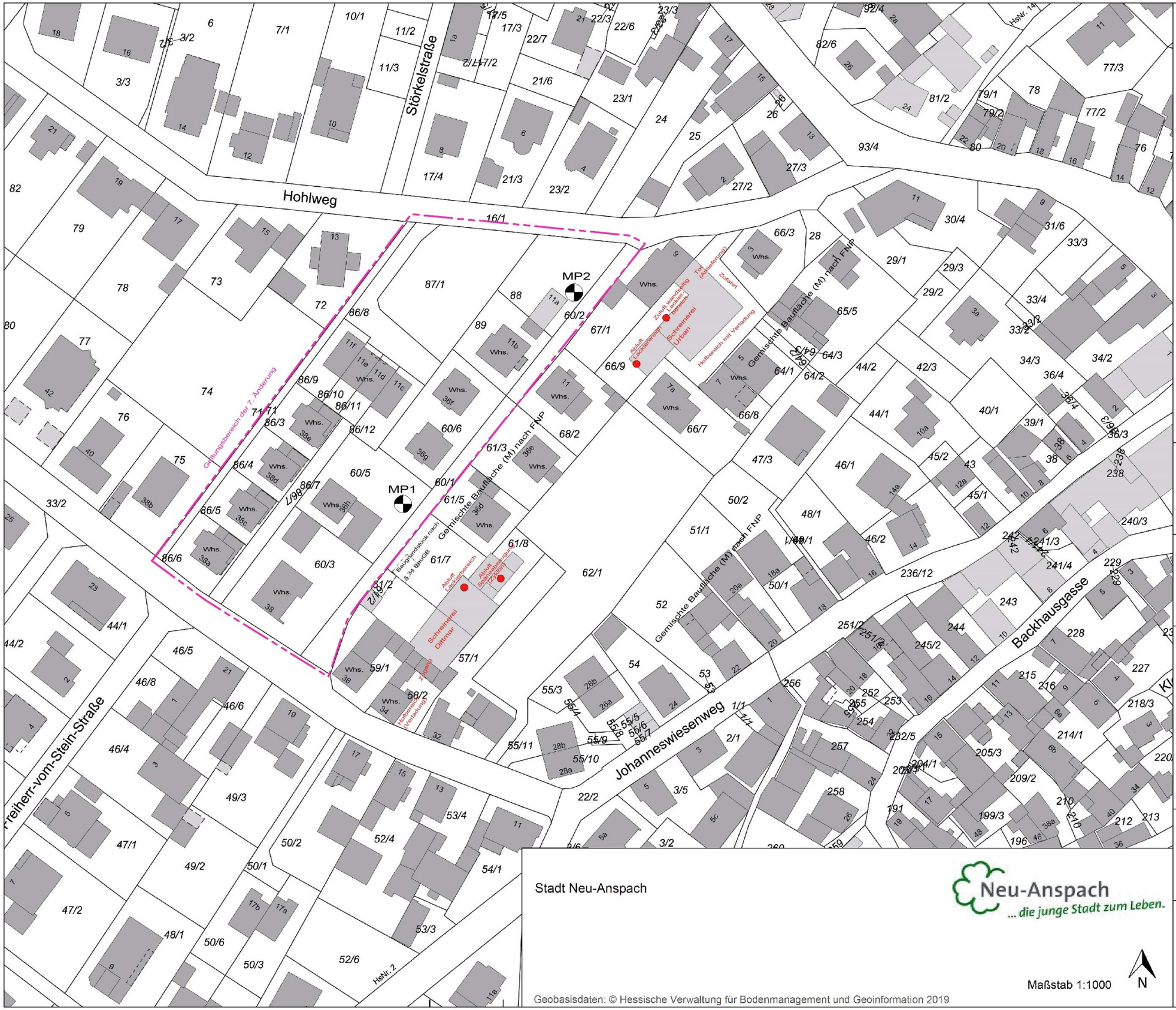
Ein immissionsschutzrechtlicher Konflikt zwischen dem Betrieb der beiden Schreinereien Rainer Dittmar im Johanneswiesenweg 34 sowie Jacob Urban & Söhne im Hohlweg 7 und der Wohnnachbarschaft im Geltungsbereich des o. a. Bebauungsplanes ist somit auch dann nicht zu erwarten, wenn die Gebietsausweisung von Mischgebiet MI auf Allgemeines Wohngebiet WA geändert wird.

Industrie Service
Geschäftsfeld Umwelttechnik
Lärm- und Erschütterungsschutz

Martin Heinig
(fachlich Verantwortlicher)

Karl Baumbusch
(Sachverständiger)

Anlage 1: Lageplan im Maßstab 1: 1.000



Stadt Neu-Anspach

Neu-Anspach
... die junge Stadt zum Leben.

Maßstab 1:1000

N

Geobasisdaten: © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation 2019

0 5 10 20 40 60

Datengrundlage:
Auszug aus der Liegenschaftskarte und Vorortermin am 30.10.2019

T 2065, Anlage 1
Lage_1000
08.11.2019
M 1: 1000

7. Änderung des Bebauungsplanes "Am Belzbecker"
Lageplan Maßstab 1: 1.000 mit dem Plangebiet und dessen gewerblicher Umgebung mit den Schreinereien Dittmar und Urban

Stadt Neu-Anspach
Der Magistrat
Bahnhofstraße 26
61267 Neu-Anspach

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Am Römerhof 15
D-60486 Frankfurt am Main

Stadt
Neu-Anspach

Der Magistrat

Aktenzeichen: Braum
Leistungsbereich: Bauen, Wohnen und Umwelt

Datum, **27.01.2021** - **Drucksachen Nr**.:

Vorlage

XIII/25/2021

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	02.02.2021	
Bauausschuss	10.02.2021	
Haupt- und Finanzausschuss	11.02.2021	
Bauausschuss	23.06.2021	
Haupt- und Finanzausschuss	24.06.2021	
Stadtverordnetenversammlung	01.07.2021	

Erlass einer neuen Stellplatz- und Ablösesatzung

Sachdarstellung:

Die derzeitige Stellplatz- und Ablösesatzung ist im Februar 2019 in Kraft getreten. Die letzte Änderung (1. Änderung) erfolgte im Juni 2019.

Jede Gemeinde hat nach § 52 HBO umfangreiche Möglichkeiten, durch eigene Satzungen die Stellplatzpflicht für ihr Gemeindegebiet oder auch nur für Teile davon über die Mindestanforderungen hinaus bezüglich Anzahl, Gestaltung, Lage und Ausgleichszahlungen der Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf dem jeweiligen Baugrundstück eigenverantwortlich zu regeln.

Anlass zu der jetzigen Änderung ist die Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung), die am 01. November 2020 in Kraft getreten ist. Es besteht die Möglichkeit, durch Satzung der Gemeinde eine abweichende Regelung zur Fahrradabstellplatzverordnung zu treffen. Soweit keine abweichende Regelung getroffen wird, richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder seit dem 01.11.2020 nach der Anlage der Fahrradabstellplatzverordnung. Die Verordnung fordert neben den normalen Fahrradabstellplätzen auch Stellplätze für Sonderfahrräder (z.B. Lastenräder).

Allgemein lässt sich sagen, dass die Verordnung immer dann gelten soll, wenn keine Satzung vorliegt oder eine Satzung keine Regelungen zu bestimmten Bereichen trifft. Erfolgen innerhalb einer Stellplatzsatzung Regelungen (auch abweichende Regelungen) zur Fahrradabstellplatzverordnung, so gelten die Regelungen der Satzung. Nur wenn innerhalb der Stellplatzsatzung zum Beispiel keine Regelungen bezüglich der Maße für die Fahrradabstellplätze getroffen werden, gilt die Fahrradabstellplatzverordnung für die Maße neben der Stellplatzsatzung ergänzend. Sollen dieselben Regelungen aus der Verordnung in die Satzung übernommen werden, ist eine Änderung der Stellplatzsatzung nicht notwendig, da die Verordnung neben der Satzung gilt.

Aus Sicht der Verwaltung zielt die Fahrradabstellplatzverordnung vor allem auf Großstädte und den dort größeren Siedlungs- und Flächendruck ab, als auf kleine Städte und Gemeinden. Die vom Gesetzgeber eingeräumte Verordnung so zuzulassen, würde insbesondere bei größeren Wohnkomplexen zu einer Mehrbelastung bei der Umsetzung des Bauvorhabens führen. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder innerhalb der Stellplatzsatzung zu regeln. Die erforderliche Größe bzw. die Maße der Abstellplätze bleibt weiterhin in der Verordnung geregelt. Die Errichtung von Abstellplätzen für Sonderfahrräder soll nicht notwendig sein.

Anfragen und Anregungen aus der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses vom 10.02.2021:

1. Rechtlichen Verknüpfung von Wohnraum und Stellplätzen
   Die Verwaltung hatte den HSGB bereits im September 2019 um eine Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme wurde am 21.11.2019 als Mitteilung in den Bauausschuss gegeben (siehe Vorlage 290/2019 im Anhang).

2. Anordnung von gefangenen Stellplätzen
   Bisher lässt die Stellplatzsatzung der Stadt Neu-Anspach gefangene Stellplätze zu. Die Anordnung von zwei hintereinanderliegenden Stellplätzen sollte auch weiterhin möglich sein, da dadurch weniger Flächen versiegelt werden. Eine höhere Versiegelung führt somit zu einer Überschreitung der Grundflächenzahl (§ 19 BauNVO).

Erläuterungen zu den Änderungen in der Satzung:

1. Im Abschnitt § 2 Herstellungspflicht wurde folgendes ergänzt:
   - die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder wurde ergänzt.
   - Darüber hinaus werden die Begriffe „Stellplätze“ und „Abstellplätze“ definiert.
   - Der dritte Satz ergänzt: Die Errichtung von Sonderfahrradabstellplätzen ist nicht notwendig.

2. Im Abschnitt § 3 Größe wurden folgende Hinweise ergänzt:
   - Die Größe der Abstellplätze für Fahrräder ist in der derzeit jeweils gültigen Fahrradabstellplatzverordnung für Hessen geregelt.
   - Im Übrigen gilt die derzeit jeweils gültige Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GaVO vom 17. November 2014, GVBl. I Seite 286)

3. Im Abschnitt § 6 Beschaffenheit wurde folgendes ergänzt:
   - Im Satz 1 wurde der Begriff „Stellplätze“ durch nicht überdachte Stellplätze und Stellplätze mit Pergola ausgetauscht.
   - Der Satz 4 wurde ergänzt: Zukünftig sollen bei Vorhaben mit einem Stellplatzbedarf von mindestens 20 Stellplätzen mindestens 5 % der Stellplätze mit einer Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen (E-Stellplatz) ausgestattet sein.

Erläuterungen zu den Änderungen in der Anlage zur Stellplatzsatzung:

1. Die Tabelle wurde mit der Spalte der zu kennzeichnenden Besucherstellplätze ergänzt. Da zusätzliche Besucherstellplätze zu einer Zunahme der versiegelten Grundstücksflächen führen würden, sollen die Besucherstellplätze im Bereich der Wohngebäude nur gekennzeichnet werden.

   Für folgende Wohngebäude sind zukünftig Besucherstellplätze zu kennzeichnen:
   - Mehrfamilienhäuser
   - Kinder-, Jugend-, Schülerinnen- und Schülerwohn- und freizeitheime
   - Senioren- und Behindertenwohnheime
   - Asylbewerberwohnheime und –unterkünfte

2. Die Tabelle wurde mit der Spalte der erforderlichen Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ergänzt. Die erforderlichen Abstellplätze der jeweiligen Nutzungen lassen sich in der Tabelle ablesen.

3. Der Abschnitt 4 Versammlungsstätten (außer Sportstätten, Kirchen wurde neue geordnet und gegliedert
   - Zukünftig wird nicht mehr zwischen Kirchen und Kirchen von überörtlicher Bedeutung unterschieden

   - Folgende Untergliederung ist neu:
     4.1 Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke
     4.2 Versammlungsstätten (z.B. Theater, Konzerthäuser, Kino, Mehrzweckhallen)

4. Bei den nachfolgenden Sportstätten sind neben der normalen Stellplatzanforderung zusätzliche Stellplätze für die Besucher/innenplätze der Sportstätte zu errichten (nicht nur kennzeichnen):
   - Bei Sportplätzen und Sportstadien mit Besucher/innenplätzen
   - Bei Turn- und Sporthallen mit Besucher/innenplätzen
   - Bei Tennisplätze

Darüber hinaus wird der Punkt 5.3 Turn- und Sporthallen zukünftig in zwei Punkte geteilt. Bei Turn- und Sporthallen soll wie bei Sportplätzen und Sportstadien unterschieden werden, ob Besucher/innenplätze in der Sportstätte vorhanden sind.

5. Die Punkte 9.5 und 9.6 werden zusammengeführt. Für Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung sind keine Stellplätze notwendig. Das Kraftfahrzeug steht dementsprechend schon auf einem Waschplatz. Zukünftig gibt es nur noch den Punkt 9.5 Kraftfahrzeug-Waschstraßen.

Änderungen bzw. Ergänzungen gegenüber der bisherigen Stellplatz- und Ablösesatzung sind farblich kenntlich gemacht.

Beschlussvorschlag:

Es wird aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S. 318) sowie der §§ 52, 86 Abs. 1 Nr. 23 und 91 Abs. 1 Nr. 4 der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Juni 2020 (GVBl. S. 378), folgende

Stellplatzsatzung und Ablösesatzung

beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Neu-Anspach.

§ 2 Herstellungspflicht

(1) Bauliche oder sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeignetes Beschaffenheit, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, sowie ausreichend Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden.

„Stellplätze“ bezeichnen im Folgenden die Unterbringung von Kraftfahrzeugen auf offenen Plätzen, in Garagen, offenen Garagen (Carports) und Tiefgaragen. „Abstellplätze“ bezeichnen die Unterbringung von Fahrrädern.

(2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird.

§ 3 Größe

Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen.

Die Größe der Abstellplätze für Fahrräder ist in der derzeit jeweils gültigen Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) geregelt.

Im Übrigen gilt die derzeit jeweils gültige Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GaV).

§ 4 Zahl

(1) Die Zahl der nach §2 herzustellenden Stellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist.

(2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder nach dem voraussichtlichen tatsächlichen

Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.

(3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Zahl der erforderlichen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.

(4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

(5) In den Fällen der Absätze 2 bis 4 ist die Zustimmung der Stadt Neu-Anspach erforderlich.

(6) Bei der Stellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einem vollen Stellplatz aufzurunden.

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

Die Anwendung des § 52 Abs. 4 S. 1 und 2 HBO wird ausgeschlossen.

§ 6 Beschaffenheit

(1) Nicht überdachte Stellplätze und Stellplätze mit Pergola sind mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Unterbau herzustellen und zu markieren.

(2) Stellplätze für Besucher müssen vom öffentlichen Verkehrsraum aus erkennbar und zu Zeiten des Besucherverkehrs stets zugänglich sein; sie sind insbesondere zu kennzeichnen und dürfen nicht anderen als Besuchern überlassen werden.

(3) Stellplätze sind ausreichend mit geeigneten Bäumen und Sträuchern zu unterteilen und zu bepflanzen. Pro 5 Stellplätze ist ein standortgeeigneter Baum zu pflanzen und dauernd zu unterhalten. Stellplätze mit mehr als 1000 m² Flächenbefestigung sind zusätzlich durch eine raumgliedernde Bepflanzung zwischen den Stellplatzgruppen zu unterteilen. Böschungen zwischen Stellplatzflächen sind flächendeckend zu bepflanzen.

(4) Bei Vorhaben mit einem Stellplatzbedarf von mindestens 20 Stellplätzen müssen mindestens 5% der Stellplätze mit einer Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen (E-Stellplatz) ausgestattet sein. Bei der Berechnung der E- Stellplätze ist jeweils auf den vollen E-Stellplatz aufzurunden.

§ 7 Standort

Stellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist die Herstellung auf dem Baugrundstück ganz oder teilweise nicht möglich, so dürfen sie auch auf einem anderen Grundstück in unmittelbarer Nähe zum Baugrundstück (bis zu 300 m) hergestellt werden, wenn dessen Nutzung zu diesem Zweck öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtliche das Nutzungsrecht im Grundbuch gesichert ist.

§ 8 Ablösung

(1) Die Herstellungspflicht nach § 2 kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, wenn die Herstellung des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Ein Ablösungsanspruch besteht nicht.

(2) Über den Antrag entscheidet der Magistrat der Stadt Neu-Anspach.

(3) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages beträgt für

1. Pkw-Stellplatz oder Stellplatz für LKW bis zu 2,5 t zulässiges Gesamtgewicht 5.100,00 €

oder einem Omnibus mit höchstens 10 Sitzplätzen oder Anhänger

2. LKW-Stellplatz von mehr als 2,5 t bis 10 t zulässiges Gesamtgewicht oder einem Omnibus mit mehr als 10 Sitzplätzen 14.300,00€

3. LKW-Stellplatz von mehr als 10 t zulässiges Gesamtgewicht oder Sattelfahrzeug oder einen Gelenkbus 44.000,00€

§ 9 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 23 HBO handelt, wer entgegen

§2 Abs. 1 bauliche oder sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, errichtet, ohne Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben;

§ 2 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000 EUR geahndet werden.

(3) Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) findet in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung.

(4) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG ist der Magistrat der Stadt Neu-Anspach.

§ 10 In-Kraft-Treten

(1) Diese Satzung tritt am Tage nach Vollendung ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

(2) Abweichende bauordnungsrechtliche Festsetzungen in Bebauungsplänen bleiben unberührt.

Anlage zur Stellplatzsatzung (§ 2 Abs. 1)

	Stellplatzbedarf und Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder			
NR.	Verkehrsquelle	Zahl der PKW-Stellplätze	Hiervon für Besucher/innen in % zu kennzeichnende Stellplätze gem. § 6 Abs. 2	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder

1	**Wohngebäude**			
1.1	Einfamilienhäuser, Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung über 45 m²	2 je Wohneinheit	0	0
1.2	Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung bis 45 m² (einschließlich)	3 Stpl.	0	0
1.3	Mehrfamilienhäuser a) Für Wohnungen über 45 m² Wohnfläche b) Für Wohnungen bis 45 m² Wohnfläche (einschließlich)	2 Stpl. je Wohnung 1 Stpl. je Wohnung (siehe Ziff. 11.1)	10	1 je Wohnung
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	1 Stpl. je Wohnung	0	1 je Wohnung
1.5	Kinder-, Jugend-, Schülerinnen- und Schülerwohn- und freizeitheime	1 Stpl. je 15 Betten, jedoch mind. 2 Stpl.	10	1 je 3 Betten
1.6	Senioren- und Behindertenwohnheime	1 Stpl. je 8 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	10	1 je 20 Betten
1.7	Asylbewerberwohnheime und –unterkünfte	1 Stpl. je 4 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	10	1 je 10 Betten
2.	**Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen**			
2.1	Büro- u. Verwaltungsräume allgemein	1 Stpl. je 30 m² Nutzfläche		1 je 60 m² Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichen Besucher/innenverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Postfilialen, Arztpraxen)	1 Stpl. je 20 m², jedoch mind. 3 Stpl. (siehe Ziff. 11.5)		1 je 50 m² Nutzfläche
3.	**Verkaufsstätten (zum Begriff Verkaufsnutzfläche siehe Ziff. 11.3)**			
3.1	Läden, Geschäftshäuser und Kaufhäuser	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsnutzfläche		1 je 70 m² Nutzfläche
3.2	Supermärkte (bis 800 m² Verkaufsnutzfläche)	1 Stpl. je 10 m² Verkaufsnutzfläche		1 je 100 m² Nutzfläche
3.3	Supermärkte (Über 800 m² Verkaufsnutzfläche)	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsnutzfläche		1 je 200 m² Nutzfläche
3.4	Kioske und Imbissstände	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 1 Stpl.		0
4.	**Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen**			
4.1	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 Stpl. je 20 Sitzplätze		1 je 20 Sitzplätze
4.2	Versammlungsstätten (z.B. Theater, Konzerthäuser, Kino, Mehrzweckhallen)	1 Stpl. je 5 Sitzplätze		1 je 20 Sitzplätze
5.	**Sportstätten**			

5.1	Sportplätze ohne Besucher/innenplätze (z.B. Trainingsplätze)	1 Stpl. je 250 m² Sportfläche		1 je 250 m² Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucher/innenplätze	1 Stpl. je 250 m² Sportfläche Zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucher/innenplätze		1 je 250 m² Sportfläche
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Besucher/innenplätze	1 Stpl. je 50 m² Hallenfläche		1 je 50 m² Hallenfläche
5.4	Turn- und Sporthallen mit Besucher/innenplätze	1 je 50 m² Hallenfläche Zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucher/innenplätze		1 je 50 m² Hallenfläche
5.5	Tanz, Ballett-, Sportschulen und Fitnesscenter	1 Stpl. je 30 m² Sportfläche		1 je 30 m² Sportfläche
5.6	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 250 m² Grundstücksfläche		1 je 250 m² Grundstücksfläche
5.7	Tennisplätze	2 Stpl. je Spielfeld Zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucher/innenplätze		2 je Spielfeld
5.8	Minigolfplätze	10 Stpl. je Anlage		5 je Anlage
5.9	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Stpl. je Bahn		2 je Bahn
5.10	Vereinshäuser und-anlagen, soweit nicht unter 5.1-5.9 aufgeführt	1 Stpl. je 200 m² Nutzfläche		1 je 200 m² Nutzfläche
6	**Gaststätten und Beherbergungsbetriebe**			
6.1	Gaststätten, Schank- und Speisewirtschaften, Cafés und Bistros u.ä.	1 Stpl. je 10 m² Verkaufs- bzw. Bedienungsfläche		1 je 10 m² Nutzfläche
6.2	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen	1 Stpl. je 5 m² Nutzfläche		1 je 15 m² Nutzfläche
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1		1 je 15 Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
7	**Krankenhäuser**			
7.1	Krankenhäuser, Sanatorien und Kuranstalten	1 Stpl. je 6 Betten		1 je 25 Betten
7.2	Pflegeheime	1 Stpl. je 8 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.		1 je 20 Betten
8	**Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung**			
8.1	Grundschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/innen		1 je 3 Schüler/innen
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen und Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/innen, zusätzl. 1 Stpl. je 5 Schüler/innen über 18		1 je 3 Schüler/innen

		Jahre		
8.3	Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl.	1 je Gruppenraum, jedoch mind. 2 Stpl.		1 je Gruppenraum, jedoch mind. 2
8.4	Jugendfreizeitheime und -freizeittreffs	1 Stpl. je 30 m² Nutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl.		1 je 15 m² Nutzfläche
9	**Gewerbliche Anlagen**			
9.1	Handwerks- und Gewerbebetriebe	1 Stpl. je 50 m² oder je 2 Beschäftigte (siehe Ziff. 11.5)		1 je 50 m² Nutzfläche
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 80 m² Nutzfläche oder je 2 Beschäftige (siehe Ziff. 11.5)		1 je 100 m² Nutzfläche
9.3	Kraftfahrzeugstätten	6 je Wartungs- oder Reparaturstand		1 je 6 Wartungs- oder Reparaturstände
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	5 Stpl. je Pflegeplatz		Keine
9.5	Kraftfahrzeug-Waschstraßen	1 Stpl. je 30 m² Grundfläche		Keine
9.6	Taxi- und Fuhrunternehmen, Autovermietung	1 Stpl. pro Kfz		1 je 10 Kfz
10	**Verschiedenes**			
10.1	Kleingartenanlagen und Kleintierzuchtanlagen	1 Stpl. je 1 Nutzungseinheit		Keine
10.2	Friedhöhe	1 Stpl. je 2000 m² Grundstücksfläche, jedoch mind. 10 Stpl.		1 je 750 m² Grundstücksfläche
11.	**Anwendungsbestimmungen**			
11.1	Als Wohnfläche zählt die gesamte Fläche innerhalb einer Wohnung ohne Balkone, Terrassen und Loggien.			
11.2	Bei der Berechnung der Spielhallen-Nutzfläche bleiben Nebenräume außer Betracht.			
11.3	Verkaufsnutzfläche ist die Grundfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume mit Ausnahme von Fluren, Treppenräumen, Toiletten, Waschräumen und Garagen			
11.4	Soweit als Bemessungsgrundlagen Nutzfläche oder Verkaufsnutzfläche angegeben wird, ist die begonnene Einheit maßgebend.			
11.5	Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigen zugrunde zu legen			
11.6	Bei Wohngebäuden mit untergeordneten Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, die von Familienangehörigen genutzt werden und bei denen kein Publikumsverkehr stattfindet, ist der Nachweis nach den Ziffern 1.1 – 1.3 ausreichend.			

Thomas Pauli
Bürgermeister

Anlage:
1. Fahrradabstellplatzverordnung
2. Vorlage 290/2019

juris-Abkürzung: FStellplV HE
Ausfertigungsdatum: 14.05.2020
Gültig ab: 01.11.2020
Gültig bis: 31.12.2027
Dokumenttyp: Verordnung
Quelle: HESSEN

Fundstelle: GVBl. 2020, 355
Gliederungs-Nr: 361-125

Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) Vom 14. Mai 2020

Gesamtausgabe in der Gültigkeit vom 01.11.2020 bis 31.12.2027

Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

Titel	Gültig ab
Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) vom 14. Mai 2020	01.11.2020 bis 31.12.2027
Eingangsformel	01.11.2020 bis 31.12.2027
§ 1 - Notwendige Abstellplätze für Fahrräder	01.11.2020 bis 31.12.2027
§ 2 - Lage der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder	01.11.2020 bis 31.12.2027
§ 3 - Größe der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder	01.11.2020 bis 31.12.2027
§ 4 - Beschaffenheit und Gestaltung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder	01.11.2020 bis 31.12.2027
§ 5 - Inkrafttreten, Außerkrafttreten	01.11.2020 bis 31.12.2027
Anlage	01.11.2020 bis 31.12.2027

Aufgrund des § 89 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 11 der Hessischen Bauordnung vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198) verordnet der Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

§ 1
Notwendige Abstellplätze für Fahrräder

(1) Soweit durch Satzung der Gemeinde keine abweichende Regelung nach § 52 Abs. 5 Satz 4 der Hessischen Bauordnung getroffen wurde, richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahr-

räder nach der Anlage. Abstellplätze für Fahrräder sind Regelfahrradabstellplätze und Sonderfahrradabstellplätze.

(2) Bei Anlagen mit verschiedenen Nutzungsarten richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder nach dem größten gleichzeitigen Bedarf.

(3) Soweit Nutzungsarten in der Anlage nicht genannt sind, richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder nach dem voraussichtlichen Bedarf, wobei die für vergleichbare Nutzungsarten in der Anlage festgesetzte Zahl von Abstellplätzen für Fahrräder als Richtwert heranzuziehen ist.

(4) Steht die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder entsprechend erhöht oder ermäßigt werden. Eine niedrigere Zahl notwendiger Abstellplätze für Fahrräder kann auch zugelassen werden, wenn in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks in ausreichender Anzahl öffentliche Fahrradabstellplätze vorhanden sind und deren Nutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist.

(5) Bei der Berechnung der Abstellplätze für Fahrräder ist auf ganze Zahlen aufzurunden.

(6) Die Abstellplätze für Fahrräder sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme einer neu errichteten Anlage oder der Nutzungsaufnahme nach der Änderung einer Anlage oder einer Nutzungsänderung fertigzustellen.

§ 2
Lage der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind auf dem Baugrundstück oder in unmittelbarer Nähe davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen. Bei Anlagen mit hohem Besucheraufkommen ist der Anteil der öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Fahrräder bedarfsgerecht zu bemessen; er muss jedoch mindestens 25 Prozent betragen.

§ 3
Größe der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

(1) Die Grundfläche eines Regelfahrradabstellplatzes muss mindestens 2 Meter lang und 0,7 Meter breit sein. Der Seitenabstand zwischen zwei Fahrradständern muss bei

1. höhengleicher Aufstellung der Vorderräder mindestens 0,8 Meter,

2. Hoch-/Tiefaufstellung oder Schrägaufstellung mindestens 0,5 Meter,

3. Doppelaufstellung pro Fahrradständer mindestens 1,2 Meter

betragen. Die Breite der Erschließungswege zu den Abstellplätzen für Fahrräder muss mindestens 1,8 Meter, bei Schrägaufstellung mindestens 1,3 Meter betragen. Ihre lichte Höhe muss mindestens 2 Meter, bei Doppelstockanlagen mindestens 2,7 Meter betragen.

(2) Die Grundfläche eines Sonderfahrradabstellplatzes muss mindestens 2,75 Meter lang und 0,9 Meter breit sein. Der Erschließungsweg nach Abs. 1 Satz 3 muss im Bereich der Sonderfahrradabstellplätze mindestens 2,5 Meter breit sein.

§ 4
Beschaffenheit und Gestaltung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

(1) Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind so zu gestalten, dass sich in Laufradgröße und Reifenbreite unterscheidende Fahrradtypen standsicher abgestellt und sicher angeschlossen werden können. Fahrradständer sind fest mit dem Boden oder mit dem Gebäude zu verbinden. Satz 2 gilt nicht, wenn auf andere Weise, zum Beispiel durch Gewicht oder Größe des Fahrradständers, sichergestellt ist, dass bei angeschlossenen Fahrrädern keine Ortsveränderung möglich ist. Für Sonderfahrräder ist eine Anschließmöglichkeit am Boden vorzusehen; Fahrradständer müssen hierfür nicht errichtet werden.

(2) Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sollen ausreichend beleuchtet sein. Dienen sie dem längerfristigen Abstellen, müssen sie wettergeschützt sein.

§ 5
Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. November 2020 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft.

Wiesbaden, den 14. Mai 2020

Der Hessische Minister
für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Al-Wazir

Anlage

(zu § 1 Abs. 1)

Richtwerte für die Zahl notwendiger Abstellplätze für Fahrräder			
Nr.	**Verkehrsquelle**	**Zahl der Abstellplätze für Regelfahrräder**	**Zahl der Abstellplätze für Sonderfahrräder**
1	**Wohngebäude**		

1.1	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit bis zu 2 Wohnungen	-	-
1.2	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen	1 je 35 qm Wohnfläche, min. 1 je Wohnung	1 je 105 qm Wohnfläche
1.3	Wochenend- und Ferienhäuser	1 je Wohnung	-
1.4	Kinder-, Jugend-, Schülerwohn- und -freizeitheime	1 je 2 Betten	-
1.5	Studenten-, Schwestern- und Pfleger- sowie Arbeitnehmerwohnheime	1 je Bett	1 je 5 Betten
1.6	Senioren- und Behindertenwohnheime	1 je 15 Betten	1 je 75 Betten
1.7.	Asylbewerberwohnheime und -unterkünfte	1 je 2 Betten	-
2	**Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen**		
2.1	Büro- u. Verwaltungsräume allgemein	1 je 60 qm Nutzfläche	1 je 300 qm Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Postfilialen, Arztpraxen)	1 je 25 qm Nutzfläche	1 je 125 qm Nutzfläche
3	**Verkaufsstätten**		
3.1	Läden, Geschäftshäuser und Kaufhäuser	1 je 60 qm Verkaufsnutzfläche	1 je 180 qm Verkaufsnutzfläche
3.2	Einzelhandelsbetriebe, Supermärkte (bis 800 qm Verkaufsnutzfläche)	1 je 40 qm Verkaufsnutzfläche	1 je 120 qm Verkaufsnutzfläche

3.3	Großflächige Handelsbetriebe, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren (ab 800 qm Verkaufsnutzfläche)	1 je 50 qm Verkaufsnutzfläche	1 je 150 qm Verkaufsnutzfläche
4	**Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen**		
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z. B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 je 20 Sitzplätze	1 je 100 Sitzplätze
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z. B. Lichtspieltheater, Schulaulen, Vortragssäle)	1 je 10 Sitzplätze	1 je 50 Sitzplätze
4.3	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 je 30 Sitzplätze	1 je 150 Sitzplätze
4.4	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke von überörtlicher Bedeutung	1 je 40 Sitzplätze	1 je 200 Sitzplätze
5	**Sportstätten**		
5.1	Sportplätze ohne Besucherplätze (z. B. Trainingsplätze)	1 je 250 qm Sportfläche	1 je 750 qm Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucherplätzen	1 je 250 qm Sportfläche, zusätzlich 1 je 30 Besucherplätze	1 je 750 qm Sportfläche, zusätzlich 1 je 90 Besucherplätze
5.3	Turn- und Sporthallen	1 je 50 qm Hallenfl., zusätzl. 1 je 15 Besucherplätze	1 je 45 Besucherplätze
5.4	Tanz-, Ballett, Fitness- und Sportschulen und dgl.	1 je 30 qm Sportfläche	1 je 90 qm Sportfläche
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 je 100 qm Grundstücksfläche	1 je 300 qm Grundstücksfläche

5.6	Hallen- und Saunabäder	1 je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10 Besucherplätze	1 je 30 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 30 Besucherplätze
5.7	Tennisplätze	1 je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 je 30 Besucherplätze
5.8	Minigolfplätze	8 je Anlage	-
5.9	Kegel-, Bowlingbahnen	1 je Bahn	-
5.10	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 je 3 Boote	-
5.11	Vereins- und Clubhäuser	1 je 25 qm Nutzfläche	-
6	**Gaststätten und Beherbergungsbetriebe**		
6.1	Gaststätten, Schank- und Speisewirtschaften, Cafes, Bistros und dgl.	1 je 10 qm Gastfläche	-
6.2	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spielhallen, Wettbüros, Varietes, Spielcasinos, Automatenhallen	1 je 10 qm Gastfläche	-
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 20 Betten, für zugehörigen Restaurantbetrieb Zuschlag n. Nr. 6.1	-
6.4	Jugendherbergen	1 je 10 Betten	-
7	**Krankenhäuser**		
7.1	Krankenhäuser, Sanatorien und Kuranstalten	1 je 10 Betten	1 je 50 Betten
7.2	Pflegeheime	1 je 15 Betten	1 je 75 Betten
8	**Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung**		

8.1	Grundschulen	1 je 10 Schüler/-innen	1 je 100 Schüler/- innen
8.2	Allgemeine Schulen außer Grundschulen nach 8.1	1 je 4 Schüler/-innen	1 je 100 Schüler/- innen
8.3	Förderschulen	1 je 15 Schüler/-innen	1 je 200 Schüler/- innen
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen	1 je 3 Studierende	1 je 100 Studierende
8.5	Kindergärten, Kinderhorte	5 je Gruppenraum	2 je Gruppenraum
8.6	Kinderkrippen	1 je Gruppenraum	1 je Gruppenraum
8.7	Jugendfreizeittreffs und dgl.	1 je 15 qm Nutzfläche	-
9	**Gewerbliche Anlagen**		
9.1	Handwerks- u. Industriebetriebe und sonstige Betriebsstätten	1 je 5 Beschäftigte	1 je 25 Beschäftigte
9.2	Selbstständige Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- u. Verkaufsplätze	1 je 100 qm Nutzfläche	1 je 300 qm Nutzfläche
10	**Verschiedenes**		
10.1	Kleingartenanlagen und Kleintierzuchtanlagen	1 je 2 Nutzungseinheiten	1 je 10 Nutzungseinheiten
10.2	Friedhöfe	1 je 750 qm Grundstücksfläche	-
10.3	Museen, Ausstellungs- und Präsentationsräume	1 je 50 qm Nutzfläche	1 je 250 qm Nutzfläche

Stadt
Neu-Anspach

Der Magistrat

Aktenzeichen: Kappel/SC
Leistungsbereich: Bauen, Wohnen und Umwelt

Datum, **24.10.2019** - **Drucksachen Nr**.:

Mitteilung

XII/290/2019

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	05.11.2019	
Bauausschuss	27.11.2019	

Stellungnahme vom HSGB bezüglich der rechtlichen Verknüpfung von Wohnraum und Stellplätzen

Sachdarstellung:

Entfällt.

Mitteilung:

Die Arbeitsgruppe „Siedlung und Wohnen“ hat am 03. September 2019 in einer Mail Bedenken bezüglich der Stellplatzsatzung geäußert.

Dabei ging es speziell um die Tatsache, dass Eigentumswohnungen scheinbar auch ohne Stellplatz verkauft werden. Zwar werden die erforderlichen Stellplätze nachgewiesen, jedoch existiert keine rechtliche Verknüpfung zwischen Wohnung und Stellplatz. Aufgrund dieser Tatsache stellt sich die Frage, ob der Vorhabenträger dazu verpflichtet werden kann, die betreffenden Wohnungen nur mit dazugehörigen Stellplatz verkaufen zu können?

Der Hessische Städte- und Gemeindebund hat am 24. September 2019 folgende Stellungnahme zu der Thematik abgegeben:

Bei der Errichtung von Mehrfamilienhäusern kann sich in der Praxis tatsächlich die Problematik ergeben, dass zwar die erforderlichen Stellplätze in voller Zahl errichtet werden, diese in der Folge durch den Bauherrn jedoch nicht gezielt den einzelnen Wohneinheiten zugewiesen werden. Dies hat zur Folge, dass einige der späteren Wohnungskäufer mehrere Stellplätze erwerben, andere dagegen gar keinen.

Insofern gehen wir davon aus, dass es nicht zulässig ist, über eine Auflage in der Baugenehmigung vorzuschreiben, dass die Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind bzw. diese mit ihr eine wirtschaftliche Einheit zu bilden haben. Bei einer Auflage zu einem Verwaltungsakt handelt es sich um eine Nebenbestimmung im Sinne des § 36 HVwVfG. Für die Baugenehmigung ergibt sich aus § 74 Abs. 4 HBO zusätzlich, dass diese unter Auflagen erteilt werden kann. Da im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren nach § 65 HBO, das inzwischen für alle Bauvorhaben außer den Sonderbauten anzuwenden ist, das Bauordnungsrecht nicht zum Prüfungsumfang durch die Bauaufsichtsbehörde gehört, wird teilweise die Ansicht vertreten, dass aus diesem Grund auch eine Nebenbestimmung zur Baugenehmigung unzulässig ist, die die Einhaltung nicht prüfenden Bauordnungsrechts sicherstellen soll (vgl. Hornmann, HBO, § 64, RN 98 a). Andere Stimmen gehen davon aus, dass das Bauordnungsrecht zwar nicht zum zwingenden Prüfungsumfang im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren gehört, dies allerdings nicht ausschließt, dass die Bauaufsichtsbehörde auch bauordnungsrechtliche Vorschriften prüfen darf, da sie ansonsten gezwungen wäre, den Antrag trotz eines Verstoßes gegen das Bauordnungsrecht sehenden Auges zu genehmigen und erst im Nachhinein repressiv tätig werden zu können (Griebeling in Rasch/Schaetzell - HBO, § 57, Zif. 2.2). Folgt man dieser Auffassung, ist es durchaus möglich, eine Baugenehmigung auch mit Nebenbestimmungen zu versehen, die sich auf das Bauordnungsrecht beziehen.

Zu beachten ist aber dennoch, dass nach § 36 Abs. 1 HVwVfG ein Verwaltungsakt, auf den ein Anspruch besteht, mit einer Nebenbestimmung nur dann versehen werden darf, wenn diese durch Rechtsvorschrift zugelassen ist oder wenn sie sicherstellen soll, dass die gesetzlichen Voraussetzungen des Verwaltungsakts erfüllt werden. Hieraus folgt, dass Nebenbestimmungen zu Baugenehmigungen nur zulässig sind, wenn sie entweder die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens sicherstellen sollen oder im Rahmen einer Ermessensentscheidung über Ausnahmen bzw. Befreiungen erlassen werden (Kopp/Ramsauer - VwVfG, § 36, RN 11 b). Vorliegend handelt es sich bei den Vorgaben Ihrer kommunalen Stellplatzsatzung um Vorgaben, die für die baurechtliche Zulässigkeit des Vorhabens und damit für dessen Genehmigungsfähigkeit maßgeblich sind. Allerdings regelt § 2 Abs. 1 Ihrer Stellplatzsatzung, dass bauliche Anlagen nur errichtet werden dürfen, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden. Die Stellplatzpflicht knüpft damit an die bauliche Anlage als Ganzes an. Diese Voraussetzung ist jedoch dann erfüllt, wenn der Bauherr sämtliche notwendige Stellplätze errichtet. Eine Auflage zur Baugenehmigung, die regelt, dass die Stellplätze eine wirtschaftliche Einheit mit den einzelnen Wohneinheiten innerhalb der gesamten baulichen Anlage bilden müssen, würde über das hinausgehen, was die Genehmigungsfähigkeit hier rechtlich voraussetzt. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass es rechtlich nicht möglich ist, eine entsprechende Auflage in die Baugenehmigung aufzunehmen.

§ 52 HBO bildet die Grundlage dafür, dass die Gemeinden festlegen dürfen, ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen oder sonstigen Anlagen notwendige Stellplätze zu errichten sind. Die kommunale Stellplatzpflicht ist damit Grundlage für die rechtliche Zulässigkeit des Bauvorhabens und somit auch für die Baugenehmigung. Die Ermächtigung in § 52 HBO knüpft damit an die bauliche Anlage als Ganzes an und nicht an ihre einzelnen Teile. Ebenso ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens nach § 74 HBO ein bestimmtes Vorhaben, wobei der Grundsatz der Einheitlichkeit des Vorhabens gilt, der es verbietet, das Vorhaben in einzelne Teilvorhaben zu zerlegen (Hornmann, HBO, § 64, RN 5).

Insofern ist es durchaus fraglich, ob es rechtlich zulässig ist, in der Stellplatzsatzung die Herstellungspflicht auf einzelne Teile des Gesamtvorhabens zu beziehen und damit auch die baurechtliche Zulässigkeit des Gesamtvorhabens hiervon abhängig zu machen, wenn das Gesamtvorhaben eigentlich rechtlich zulässig wäre. Ein weiterer Aspekt, der gegen eine Einzelbetrachtung der Wohneinheiten spricht, ergibt sich indirekt aus der E-Mail der AG Siedlung + Wohnen: nämlich aus der Tatsache, dass bei der Berechnung der notwendigen Stellplatzsatzung das Ergebnis in einer Kommazahl bestehen kann. Da § 4 Abs. 6 Stellplatzsatzung vorsieht, dass in diesem Fall ab einem Wert der ersten Dezimalstelle auf einen vollen Stellplatz aufzurunden ist, stellt dies grundsätzlich kein Problem dar, eröffnet den Kommunen aber auch die Möglichkeit z.B. 1,5 Stellplätze je Wohneinheit zu fordern. Dies wiederum kann aber zu unterschiedlichen Ergebnissen im Hinblick auf die Stellplatzzahl führen, je nachdem, ob das Vorhaben insgesamt oder die Wohneinheiten einzeln betrachtet werden.

Beispiel:
- Stellplatzsatzung verlangt je Wohneinheit 1,5 Stellplätze
- Mehrfamilienhaus mit zehn Wohneinheiten
- *Notwendige Stellplätze für das gesamte Vorhaben: 10 x 1,5 = 15 Stellplätze*
- *Bei Einzelbetrachtung:*
  Je Wohneinheit 1,5 Stellplätze notwendig

- gem. § 4 Abs. 6 aufzurunden auf 2 Stellplätze
- 2 Stellplätze je Wohneinheit x 10 Wohneinheiten insgesamt = 20 Stellplätze

Dieses Beispiel zeigt, dass es - je nach Betrachtung - zu einer unterschiedlichen Anzahl der notwendigen Stellplätze für das Vorhaben insgesamt führen kann. Hierbei kann es sich u.E. nicht um eine angemessene Herangehensweise handeln, die einer Prüfung nach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip standhalten würde.
Rechtsprechung, die sich mit dieser Problematik auseinandersetzt ist uns nicht bekannt. Aus oben genannten Gründen würde eine entsprechende Regelung in Ihrer Stellplatzsatzung damit einem erheblichen rechtlichen Risiko ausgesetzt sein. Soll die Entstehung der oben dargestellten Problematik in der Zukunft verhindert werden, wäre allenfalls daran zu denken, ob dies nicht vertraglich geregelt werden könnte.

Eine vertragliche Regelung z. B. würde dann in Betracht kommen, wenn der Vorhabenträger zur Errichtung seines Vorhabens ein Grundstück von der Stadt erwirbt oder wenn dieser zur Herstellung der baurechtlichen Voraussetzungen einen städtebaulichen Vertrag mit der Gemeinde abschließt. In diesem Zusammenhang ist allerdings darauf hinzuweisen, dass eine entsprechende vertragliche Verpflichtung Wirkung nur zwischen den jeweiligen Vertragspartnern, also zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger entfaltet, wohingegen eine Weitergabe an mögliche Rechtsnachfolger nicht gewährleistet werden kann. Somit würde ein entsprechender städtebaulicher Vertrag nicht verhindern können, dass es in Zukunft zu einer getrennten Veräußerung von Wohnung und Stellplatz kommt.

Thomas Pauli
Bürgermeister

Stadt
Neu-Anspach

Der Magistrat

Aktenzeichen: Sachs
Leistungsbereich: Bauen, Wohnen und Umwelt

Datum, **01.06.2021** - **Drucksachen Nr.**:

Mitteilung

XIII/207/2021

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	15.06.2021	
Umweltausschuss	17.06.2021	
Bauausschuss	23.06.2021	
Stadtverordnetenversammlung	01.07.2021	

Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreis

Sachdarstellung:

Entfällt.

Mitteilung:

Der Hochtaunuskreis hat im Jahr 2020 zusammen mit dem Planungsbüro RV-K aus Frankfurt am Main das Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis gestartet. Ziel ist die Vernetzung aller Städte und Gemeinden, Orts- und Stadtteile sowie Verbindung zu angrenzenden Kommunen der Nachbarlandkreise. Es soll dabei ein abgestuftes Radverkehrsnetz zur Anbindung aller relevanten Ziele entwickelt werden.

Es werden Bestandsdatenanalysen, Befahrungen des gesamten Netzes, Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, Abstimmungen mit den Kommunen und Bürgerbeteiligungen durchgeführt. Bei einer Online-Beteiligung Ende 2020 haben 689 Personen insgesamt 1.664 Meldungen abgegeben.

Es handelt sich bei dem Radverkehrskonzept nur um Maßnahmenempfehlungen, deren Umsetzung erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der Träger öffentlicher Belange. Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren wird nicht ersetzt. Ein Radverkehrskonzept ist häufig Voraussetzung für Förderungen durch Bund und Land.

Nach Befahrung des Entwurfsnetzes durch das Planungsbüro, finden seit April 2021 Ortstermine in allen Kommunen statt. Am 31.05.2021 hat ein Abstimmungsgespräch zwischen der Verwaltung und dem Planungsbüro zum Planungsstand von Neu-Anspach stattgefunden. Hierbei wurden noch ein paar Änderungen an der Routenführung und möglichen Maßnahmen vorgenommen. Grundsätzlich wurden die vorhandenen Radwege im Stadtgebiet und deren Beschilderung positiv bewertet. Das Planungsbüro wird anschließend für jede Kommune individuelle Maßnahmendatenblätter entwickeln. Der aktuelle Planungsstand kann auf https://www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html eingesehen werden. Im Herbst 2021 wird der Hochtaunuskreis in einem Maßnahmenworkshop alle Ergebnisse vorstellen.

Thomas Pauli
Bürgermeister

Stadt
Neu-Anspach

Der Magistrat

Aktenzeichen: Sachs
Leistungsbereich: Bauen, Wohnen und Umwelt

Datum, **05.03.2021** - **Drucksachen Nr**.:

Mitteilung

XIII/104/2021

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	15.06.2021	
Umweltausschuss	17.06.2021	
Bauausschuss	23.06.2021	
Stadtverordnetenversammlung	01.07.2021	

Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain – Bewegungsqualität für alle

Sachdarstellung:

Entfällt.

Mitteilung:

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat in den vergangen zwei Jahren mit umfangreicher Bürger- und Fachbeteiligung die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain erarbeitet und beschlossen.

Die Mobilitätsstrategie benennt die Vision, die gemeinsam erreicht werden soll. Sie zeigt die erprobten Werkzeuge und Maßnahmen auf, mit denen man diese Vision erreichen kann. Sie stellt nicht das Ende des Prozesses dar, sondern dessen Anfang. Denn gemeinsam mit den Kommunen und Partnern der Region sollen nun maßgeschneiderte Lösungen aus den erprobten Werkzeugen erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Mobilitätsstrategie setzt drei Forderungen als grundsätzliche Bedingungen, die der Gestaltung von Raum und Mobilität dienen:

1. Mobilität für alle – bezahlbar, barrierefrei und erreichbar
2. Unnötigen Verkehr vermeiden – direkt, kompakt, bewusst
3. Nötigen Verkehr gestalten – umweltfreundlich, umfeldgerecht, sicher und verlässlich, wirtschaftlich

Darauf basierend ergibt sich die Vision für Mobilität in FrankfurtRheinMain:

FrankfurtRheinMain erreicht Bewegungsqualität für alle. Von jedem besiedelten Ort der Region ist innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen. Unnötiger Verkehr wird vermieden, notwendiger Verkehr wird umweltfreundlich und umfeldgerecht gestaltet. **FrankfurtRheinMain wird die Fünf-Minuten-Region.**

Die Mobilitätsstrategie legt dabei folgende Verkehrs- und Klimaziele bis ins Jahr 2030 fest:

1. Im Jahr 2030 hat sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) von 55 auf 65 Prozent erhöht.

2. Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRheinMain um 55 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Erreicht werden sollen diese Ziele mit folgenden 19 Maßnahmen:

M1: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradroutennetz, dargestellt im Regionalen Flächen nutzungsplan RegFNP

M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1–9)

M3: Entwicklung eines Konzepts mit Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen

M4: Etablierung des regionalen Netzwerks Mobilitätsstationen

M5: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen

M6: Weiterentwicklung regionales Park+Ride-Konzept

M7: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main

M8: Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

M9: In fünf Minuten fußläufig ein Mobilitätsangebot erreichen

M10: Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen

M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte

M12: Ausweisung neuer Baugebiete vorrangig maximal 2.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt

M13: Bau des Schienenrings um Frankfurt am Main

M14: Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region

M15: Ausbau des Schnellbusliniennetzes in der Region

M16: Entwicklung urbaner Seilbahnen

M17: Prüfung des Potenzials der Gleisanschlüsse in der Region für mehr Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

M18: Regionaler Schienencoach für mehr Güter auf die Schiene und bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste

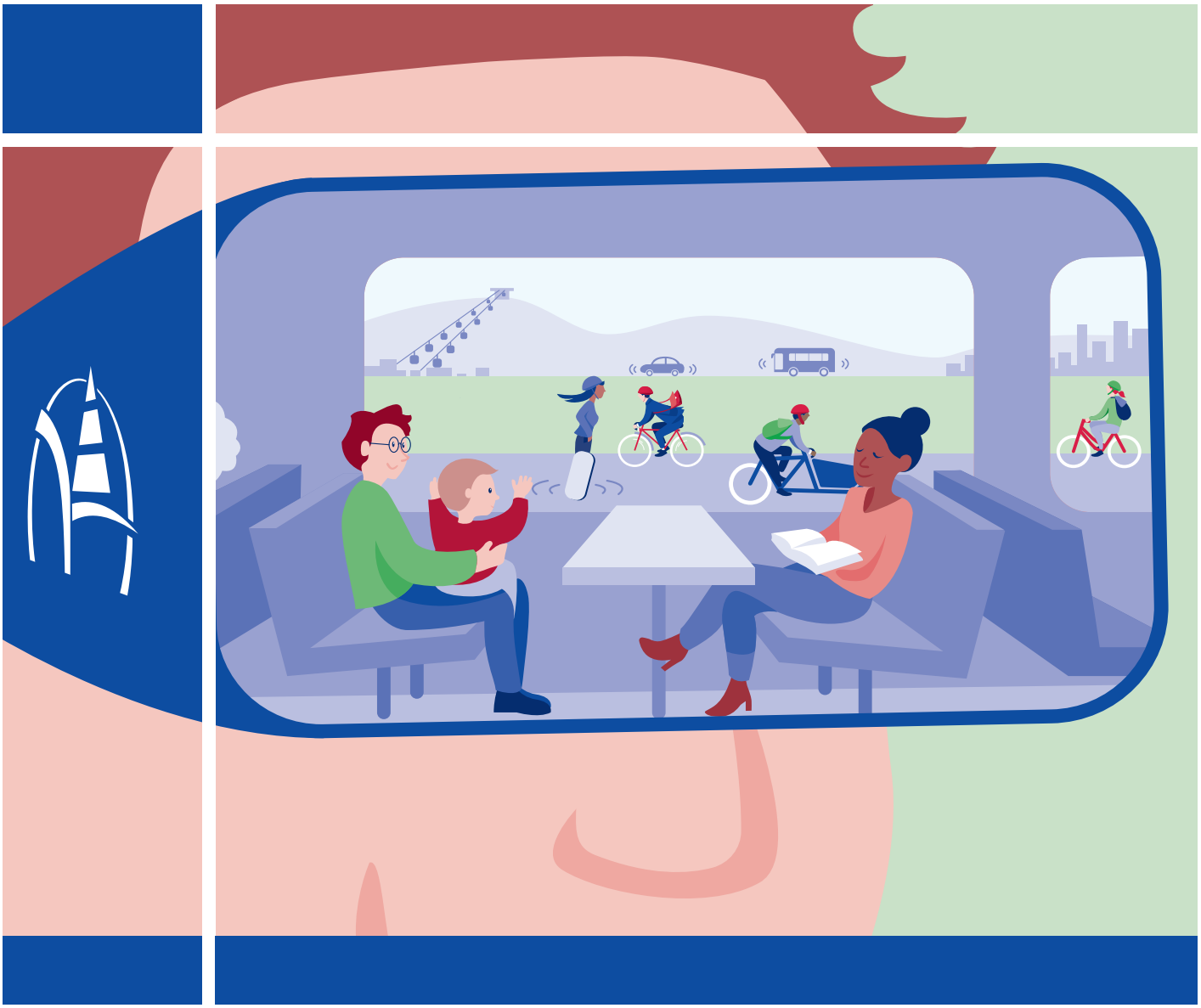
M19: Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain möchte direkt an die Umsetzung der Maßnahmen gehen, bei denen er als „Kümmerer“ vorgesehen ist. Bei den anderen Maßnahmen werden die vorgesehenen Kümmerer vom Team des Regionalverbands bestmöglich unterstützt.

Für genauere Informationen ist die gesamte Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain als Anlage beigefügt.

Thomas Pauli
Bürgermeister

Anlage:
FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region



FrankfurtRheinMain in Bewegung

Die Mobilitätsstrategie für die Region

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Inhalt

Bewegungsqualität für unsere Region **4**

1 Ein großes Projekt: Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain **6**
1.1 Gemeinsamer Antrag, einstimmiger Beschluss: die Regionalpolitik handelt 6
1.2 Starkes Signal für und in die Region: das Impulsforum Mobilität 7
1.3 Ressourcen werden bereitgestellt: Das Team Mobilität nimmt die Arbeit auf 7

2 Jedes Projekt braucht ein Fundament **8**
2.1 Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain 8
2.2 Die Rolle der Kreise und der räumliche Bereich der Mobilitätsstrategie 9
2.3 So funktioniert Mobilität in FrankfurtRheinMain heute 11
2.4 Digitalisierung macht´s möglich 18

3 Beteiligen **20**
3.1 Bürgerbeteiligung schafft Akzeptanz 20
3.2 Fachleute der Region einbinden 22

4 Ziel 2030: Verkehrswende FrankfurtRheinMain **24**

5 Maßnahmenpakete **26**
5.1 Lückenloses Radwegenetz 26
5.2 Multimodale Orte 31
5.3 Wiederentdeckter Fußverkehr 35
5.4 Schienenorientierte Siedlungsentwicklung 41
5.5 Maßgeschneiderter ÖPNV 43
5.6 Gebündelter Wirtschaftsverkehr 46
5.7 Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende
– noch nicht bewertete Vorschläge aus der Fachbeteiligung 49

6 Die nächsten Schritte **50**

7 Die Mobilitätsstrategie auf einen Blick **52**

8 Dank **54**

9 Quellen und Abkürzungen **55**

Bewegungsqualität für unsere Region

Unsere polyzentrische Region ist von permanenter Bewegung und Dynamik geprägt. Dennoch erleben wir häufig Stillstand oder Schneckentempo – im Stau, in vollen Zügen oder beim Bau wichtiger Infrastrukturprojekte.

Die in den letzten zwei Jahren von den engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Regionalverbands FrankfurtRheinMain erarbeitete Mobilitätsstrategie wird vieles davon nicht ändern können. Der Regionalverband kann weder den Schienenring um Frankfurt noch den Fernbahntunnel unter der Mainmetropole bauen. Er kann den Ausbau der S-Bahn nicht beschleunigen und kein eigenes Geld in den Öffentlichen Personennahverkehr stecken.

Aber der Regionalverband hat eine ganz entscheidende Stärke: den Arbeitsauftrag seiner 75 Mitgliedskommunen. Die Städte und Gemeinden des Ballungsraums FrankfurtRheinMain haben diese Mobilitätsstrategie einstimmig gefordert, weil sie nicht länger warten, sondern gemeinsam handeln wollen.

Handeln! Genauso haben wir auch unseren Auftrag verstanden: Die Mobilitätsstrategie ist keine theoretische Abhandlung mit kaum enden wollender Grundlagenarbeit über Verkehr und Mobilität geworden. Sie enthält auch keinen Mangel- und Forderungskatalog, was bisher noch nicht getan wurde und was noch alles getan werden müsste.

Das vorliegende Werk enthält eine klare Vision, die wir in den kommenden Jahren mit unseren Kommunen gemeinsam umsetzen können, wollen und werden. Wir wollen Bewegungsqualität erreichen, von jedem Ort der Region aus, auf allen Strecken und Wegen. Dafür benennen wir in dieser Mobilitätsstrategie konkrete Maßnahmen, mit deren Hilfe Mobilität für alle erreicht wird, unnötiger Verkehr vermieden und der nötige Verkehr besser gestaltet werden kann.

Sobald diese Mobilitätsstrategie von der Verbandskammer des Regionalverbands beschlossen ist, werden wir gemeinsam mit unseren Kommunen an der Umsetzung dieser Vision weiterarbeiten. Dies wird uns gelingen, wenn wir keine Einheits-Mobilitätslösungen über alle Kommunen legen, sondern die für den jeweiligen Ort passenden Werkzeuge anwenden. Unsere Städte und Gemeinden sind sehr unterschiedlich und brauchen maßgeschneiderte Lösungen, eingebettet in einen regionalen Kontext. Damit können wir wirksame, zukunftweisende Angebote für die Menschen in FrankfurtRheinMain schaffen.

Diese Mobilitätsstrategie strebt einen Dreiklang an:

- Sie benennt die Vision, die wir gemeinsam erreichen wollen.
- Sie zeigt die erprobten Werkzeuge und Maßnahmen auf, mit denen man diese Vision erreichen kann.
- Sie stellt nicht das Ende des Prozesses dar, sondern dessen Anfang: Gemeinsam mit den Kommunen der Region sollen maßgeschneiderte Lösungen aus den erprobten Werkzeugen erarbeitet und umgesetzt werden, um die gemeinsame Vision für die gesamte Region zu erreichen.

Die Region braucht keinen weiteren Papiertiger, der in den Regalen der Fachleute einstaubt. Wir brauchen politischen Willen, um Verkehr und Mobilität gemeinsam zu gestalten und alles dafür zu tun, gute Ideen und Maßnahmen zügig umzusetzen.

Dabei verfolgt die Mobilitätsstrategie einen klaren Kompass und setzt drei Forderungen als grundsätzliche Bedingungen, die der Gestaltung von Raum und Mobilität dienen:

Mobilität für alle

Mobilität darf Menschen nicht ausgrenzen. Mobilität sollte daher folgende Ansprüche erfüllen:

- **Bezahlbar:** Allen Menschen ist ein Zugang zu ermöglichen, unabhängig von Einkommen und Vermögen. Damit sind nicht zwingend kostenlose, jedoch erschwingliche Tarife gemeint.
- **Barrierefrei:** Menschen sollen unabhängig von ihren körperlichen oder Sinneseinschränkungen ohne Hindernisse am Verkehr teilnehmen können.
- **Erreichbar:** Allen Menschen sind geeignete Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote in angemessener Nähe zur Wohnung, in zeitlicher Verfügbarkeit und unter Wahrung einer lückenlosen Information hierüber vorzuhalten. Diese sind geeignet in ein Mobilitätsnetz einzubinden.

Unnötigen Verkehr vermeiden

Diese Forderung stand bereits vor der Covid-19-Pandemie in unserem Mobilitätsstategie-Entwurf. Das Jahr 2020 hat Entwicklungen in diesem Bereich jedoch erheblich beschleunigt und in den Fokus gerückt: Unnötige Fahrten sind zu vermeiden. Dies erfolgt mit der Mobilitätsstrategie unter Beachtung der nachfolgenden Prämissen:

- **Direkt:** Viele Emissionen entstehen durch Umwege, insbesondere im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs. Verkehrsnetze können durch geeignete Lückenschlüsse optimiert und so Umwege vermieden werden. Dies ist gleichermaßen wichtig für den Autoverkehr, den Öffentlichen Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen.
- **Kompakt:** Je kompakter und in der Nutzung durchmischter Siedlungsstrukturen sind, desto weniger besteht die Notwendigkeit, längere Entfernungen mit dem privaten Pkw zurückzulegen.
- **Bewusst:** Ein Umdenken der Menschen bezüglich der Notwendigkeit von Fahrten oder der Nutzung alternativer Wegeketten ist notwendig, bedeutet aber mehr als nur die tägliche Entscheidung für die Wahl des Verkehrsmittels. Auch die vielen Arbeitgeber können dazu beitragen, die beruflich bedingte Mobilität ihrer Beschäftigten zu verbessern und zu reduzieren.

Nötigen Verkehr gestalten

Wenn es uns gelingt, unnötigen Verkehr zu vermeiden, entsteht mehr Raum für die Gestaltung des nötigen Verkehrs – ressourcenschonend, flächensparend und mit möglichst wenig Auswirkungen auf die Umgebung:

- **Umweltfreundlich:** Ziel ist die Einsparung von Verkehrsflächen und die Reduktion von Emissionen an der Quelle bzw. dem Eintrag vor Ort.
- **Umfeldgerecht:** Fast überall ist Durchgangsverkehr. Ungeachtet des Verkehrsmittels sind Verkehrswege und -führungen so zu gestalten, dass sie sich gut in das Umfeld einfügen und den vorhandenen Nutzungen Rechnung tragen mit dem Ziel, lebenswerte und attraktive Räume zu schaffen.
- **Sicher und verlässlich:** Sicherheit und Verlässlichkeit im Verkehr bedingen sich gegenseitig und sorgen dafür, dass Menschen gerne, ohne Unbehagen und Vorbehalte am Verkehr teilnehmen. Dies gilt für alle Verkehrsträger und alle Verkehrsmittel in gleichem Maße.
- **Wirtschaftlich:** Bei allen Bestrebungen zu einer Mobilitätswende muss die Beanspruchung der meist öffentlichen Gelder wirtschaftlich erfolgen. Nutzen-Kosten-Verhältnisse bilden dies ab; bei Kosten bzw. Nutzen sind jedoch alle relevanten nicht-monetären Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

Das Ziel, von jeder Haustür eines besiedelten, zusammenhängenden Ortes der Region innerhalb von fünf Gehminuten ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot zu erreichen, verbindet viele der vorgenannten Punkte. Die Attraktivität von Mobilitätsangeboten hängt stark von ihrer fußläufigen Erreichbarkeit ab. Innerhalb von fünf Gehminuten eine Bushaltestelle oder einen Bahnhaltepunkt mit attraktiver Taktung, eine Mobilitätsstation oder einen anderen Ort des Weiterkommens zu erreichen, erhöht die Akzeptanz der Angebote als echte Alternative zur Nutzung des privaten Pkw. Dieses Ziel gilt es in besonderem Maße im ländlich geprägten Teil der Region zu erreichen. Aber auch in städtisch geprägten Siedlungsgebieten der Region gibt es Bereiche, wo dies noch nicht der Fall ist, wie Analysen des Regionalverbands zeigen. Es gibt viel zu tun – in den Städten und im Umland, auf allen Strecken.

Darauf basierend ergibt sich unsere Vision für Mobilität in FrankfurtRheinMain:

FrankfurtRheinMain erreicht Bewegungsqualität für alle. Von jedem besiedelten Ort der Region ist innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen.
Unnötiger Verkehr wird vermieden, notwendiger Verkehr wird umweltfreundlich und umfeldgerecht gestaltet.

Kurzum:
FrankfurtRheinMain wird die Fünf-Minuten-Region.

Wenn wir alle daran mitarbeiten, kann diese Vision Wirklichkeit werden.

Die eigentliche Arbeit geht jetzt erst los. Wir freuen uns darauf!

Rouven Kötter
Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

1. Ein großes Projekt: Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain

1.1 Gemeinsamer Antrag, einstimmiger Beschluss: die Regionalpolitik handelt

April 2018: Die Verbandskammer des Regionalverbands FrankfurtRheinMain beschließt einstimmig, dass der Verband einen „Masterplan Mobilität" für die Region erarbeiten soll. In der Begründung heißt es dazu:

> *Die Region FrankfurtRheinMain ist eine Wachstumsregion. Dieses Wachstum bezieht sich nicht nur auf die Bevölkerung, die Arbeitsplätze und die Wirtschaftsdaten, sondern vor allem auch auf den Verkehr. Dies gilt sowohl für den Binnenverkehr wie auch für den Transitverkehr. Allerdings ist die Verkehrsinfrastruktur vielerorts bereits heute an ihre Grenzen gestoßen. Das gilt für den Straßenverkehr und für den schienengebundenen Verkehr.* […]
>
> *Der Regionalverband bereitet derzeit mit der Regionalversammlung Südhessen den neuen Regionalen Flächennutzungsplan vor, in dem dargestellt wird, wo neue Wohn- und Gewerbegebiete entstehen können. Diese Planung muss nicht nur die aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wichtigen Aspekte beachten, sondern vor allem auch unter dem Gesichtspunkt guter Anbindung an das Straßen- und Verkehrsnetz erfolgen.*

Auch im Rahmen der Fortschreibung des Gesetzes über die Metropolregion wird dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

> *„Deshalb sollte der Regionalverband […] als weitere gesetzliche Kernaufgabe nach § 8 MetropolG auch die Aufstellung und Änderung des Generalverkehrsplans für das Gebiet des Ballungsraumes FrankfurtRheinMain erhalten."*

Leider ist der Gesetzgeber dieser Forderung bisher nicht gefolgt. Da dem Regionalverband die Umsetzungskompetenz für einen Generalverkehrsplan/Masterplan fehlt, der entsprechende Infrastrukturmaßnahmen sowohl im Straßen- als auch im Schienenbau festlegt, wird seitens des Regionalvorstandes ein anderer, pragmatischer Ansatz gewählt: Es wird eine Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain erarbeitet, die für die Region messbare Verkehrs- sowie Klimaziele definiert und aufzeigt, wie diese Ziele anhand beispielhafter, konkreter Maßnahmenpakete zu erreichen sind.

1.2 Starkes Signal für und in die Region: das Impulsforum Mobilität

> *Wir brauchen einen gemeinsamen und integrierten Ansatz für eine ganzheitliche Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in FrankfurtRheinMain.*
>
> Auszug aus dem Bericht zum Impulsforum Mobilität

Einfach den
QR-Code
scannen!

August 2018: Der Regionalverband richtet gemeinsam mit den Verkehrsakteuren und politischen Entscheidungsträgern der Region das „Impulsforum Mobilität" aus. Als Ergebnis wird unter anderem festgehalten, den Öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und neue Mobilitätskonzepte zu fördern. Eine intelligente Vernetzung der vorhandenen Verkehrsträger und -mittel wird ebenso angestrebt wie eine bessere Verzahnung von Flächennutzungs- und Verkehrsplanung.

1.3 Ressourcen werden bereitgestellt: Das Team Mobilität nimmt die Arbeit auf

> *Es ist unser erklärtes Ziel, die Voraussetzungen für eine Mobilitätsstrategie zu schaffen und über unsere Gremien die notwendigen Ressourcen für dessen Umsetzung bereitzustellen.*
>
> Rouven Kötter im Januar 2019

Januar 2019: Der Regionalvorstand richtet mit hauseigenem Personal die Stabsstelle Mobilität ein und stellt finanzielle Mittel bereit.

Der Erste Beigeordnete und zuständige Mobilitätsdezernent Rouven Kötter gibt dem frisch zusammengestellten Team drei Bedingungen mit auf den Weg:

1. Das Werk muss innerhalb von zwei Jahren intern wie extern abgestimmt und erarbeitet sein, damit er den politischen Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt werden kann.
2. Es darf kein Papiertiger erzeugt werden, der in den Regalen verstaubt, während sich auf den Straßen und Schienen nichts verbessert.
3. Bürgerbeteiligung und Fachbeteiligung bilden zentrale Bausteine.

Stabsstelle Mobilität bei der Arbeit

2. Jedes Projekt braucht ein Fundament

2.1. Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain

Zu Beginn eines jeden Veränderungsprozesses sollte eine solide Bestandsanalyse, einhergehend mit einer entsprechenden Datensammlung und -auswertung, stehen. Daher stand auch bei der Mobilitätsstrategie die Frage im Raum, ob die Beauftragung einer Untersuchung der Mobilität in der Region vorzuschalten ist, bevor die Stabsstelle die eigentliche Arbeit an der Mobilitätsstrategie angehen sollte.

Drei Argumente haben gegen diese Beauftragung gesprochen:

- Es liegen bereits zahlreiche, fachlich ausgezeichnete Analysen mit den entsprechenden Ideen und Vorschlägen im Themenfeld Mobilität für die Region vor. Dass ausreichend Wissen und Erfahrung über das Wie und das Woher der Mobilität vorhanden ist, haben auch die hinzugezogenen Expertinnen und Experten bestätigt. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine neue Untersuchung auch bahnbrechend neue Erkenntnisse generiert hätte, war also äußerst gering.
- Das hierfür notwendige Ausschreibungsverfahren und die Wartezeit auf die Ergebnisse hätten einen nicht unerheblichen Teil der Erstellungszeit von zwei Jahren beansprucht.
- Die damit verbundenen Kosten hätten ebenfalls einen großen Anteil des Projektbudgets verbraucht.

Die beiden letzten Argumente wären natürlich durch eine längere Projektlaufzeit und ein größeres Budget zu entkräften gewesen.

Aber nachdem die Auswertung von über 20 regionalen Veröffentlichungen zu den Themen Mobilität und Verkehr seit dem Jahr 2011 (darunter Zukunftsstudien, Analysen, Berichte, Konzepte, Handlungsempfehlungen und Leitfäden) nochmals deutlich gemacht hat, dass es an guten Ideen und Empfehlungen für eine zukunftweisende Mobilitätsentwicklung in FrankfurtRheinMain nicht mangelt, konnte die zu beantwortende Frage nur lauten:

Was bringt unsere Region wirklich in Bewegung und wie kann dies zügig umgesetzt werden?

Selbstverständnis

Die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain ist der Fahrplan mit überörtlicher Bedeutung, der die Mobilitäts- und Verkehrswende in der Region einleiten soll. Sie wurde nicht allein und im stillen Kämmerlein erarbeitet, sondern gemeinsam mit zahlreichen kompetenten Akteuren in ständiger, transparenter Kommunikation des Sachstands in der Öffentlichkeit. Die Mobilitätsstrategie versteht sich als Prozess, der nicht mit seinem Beschluss endet, sondern dann erst richtig loslegen will.

Jetzt machen

Eine Maxime der Mobilitätsstrategie war und ist „Jetzt machen". Damit sind sowohl das Selbermachen als auch das Anstiften zum „Jetzt-machen" gemeint. Geforscht wird genug, analysiert wird noch mehr, gefordert wird immer. Für wirksame Maßnahmen gelten andere Faktoren: Wie oft musste darüber entschieden werden? Wurde die Maßnahme begonnen oder blieb sie bislang Theorie? Wieviel ist bereits realisiert? Wie lange hat es bis zur Fertigstellung gedauert? Daran lässt sich auch der Erfolg von Plänen messen.

Entsprechend wurde mit einigen Strategien und Projekten auch nicht bis zum finalen Beschluss der Mobilitätsstrategie gewartet. Sie wurden schon während der Erarbeitungsphase parallel auf den Weg zur Umsetzung gebracht. Es gilt schließlich, keine unnötige Zeit zu verlieren.

Mut zur Lücke

Eine Strategie, die versucht, alle existierenden Informationen, erstrebenswerten Ziele und notwendigen Maßnahmen zu enthalten, die beim Thema Mobilität berücksichtigt werden können, ist zum Scheitern verurteilt. Der Anspruch auf Vollständigkeit wird somit erst gar nicht erhoben. Auch, dass eine Institution im Alleingang die regionale Verkehrswende erwirken wird, ist schlicht eine Illusion. „Mut zur Lücke" eröffnet daher Chancen. Lücken eröffnen Spielräume für alle im Akteursnetzwerk der Region, als dessen Teil der Regionalverband sich sieht. Und je mehr Partner sich mit ihren Erfahrungen und Fähigkeiten bei der Ausfüllung erkannter Lücken einbringen, umso größer ist die Chance auf das Erleben unserer Vision von der Bewegungsqualität.

„Jetzt machen“ und „Mut zur Lücke“ bedeuten auch, sich bei noch nicht in Umsetzung befindlichen Maßnahmen und Projekten als verantwortlicher Kümmerer in Stellung zu bringen. Natürlich ist die vorherige Abstimmung mit allen relevanten Akteuren wichtig. Nicht nur, um mögliche Bedenken auszuräumen, sondern auch, um Erfahrungen zu teilen oder die Mitwirkung der Akteure zu erörtern. Alle kämpfen mit Ressourcenproblemen. Da ist der Rollenwechsel oder die Rollenteilung ein geeignetes Instrument, um weiterzukommen.

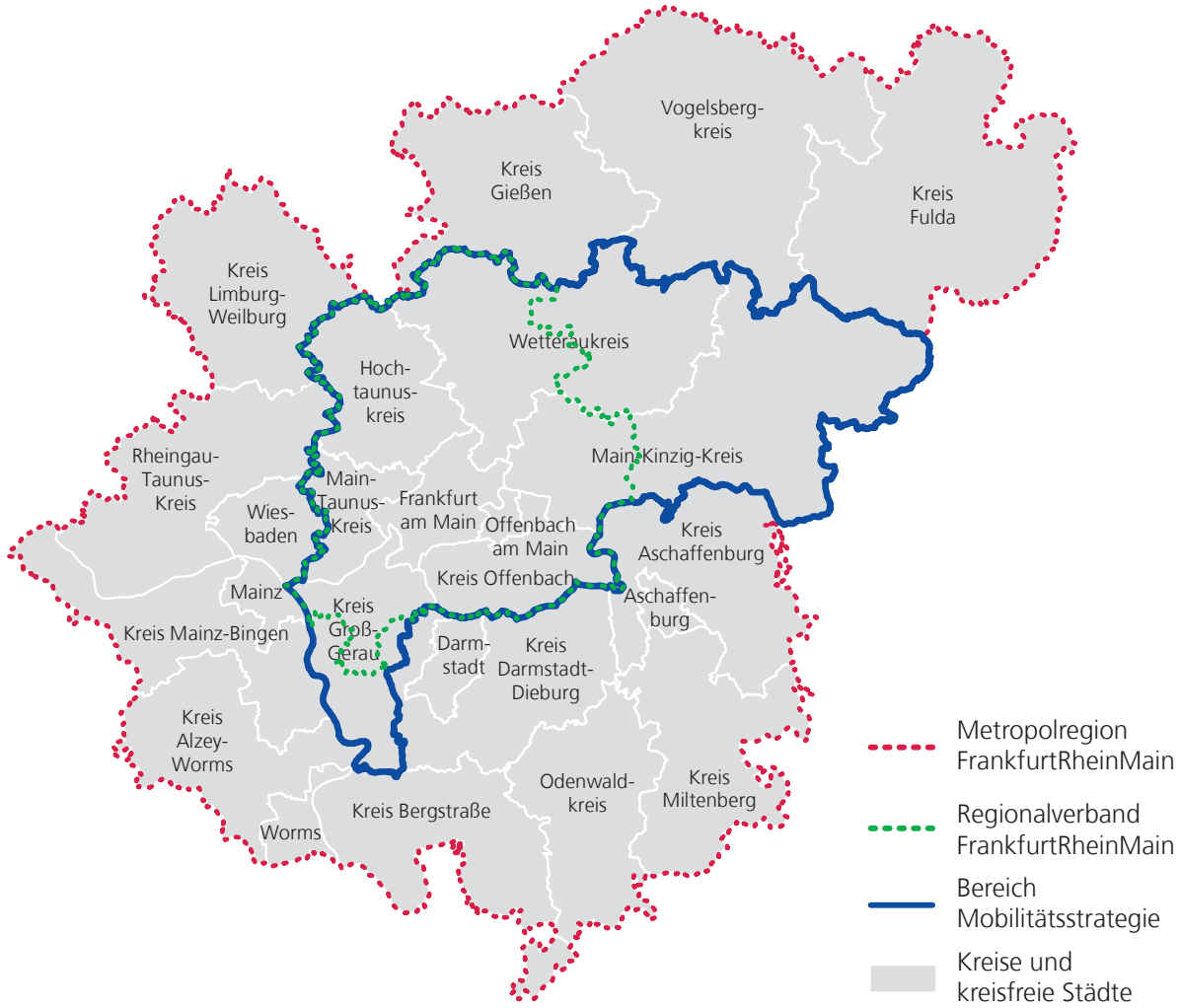
2.2. Die Rolle der Kreise und der räumliche Bereich der Moblilitätsstrategie

Die Kreise sind starke Partner der Mobilitäts- und Verkehrswende in FrankfurtRheinMain. Nicht nur als wichtige Aufgabenträger im Verkehr, sondern auch durch ihr verkehrspolitisches Handeln und ihre Vorbildfunktion – etwa mit Beschlüssen zu Kreisverkehrsentwicklungskonzepten – wirken sie stark und multiplikativ in ihre kreisangehörigen Kommunen hinein.

Um Doppelarbeiten zu vermeiden, bestehende Netzwerke zu nutzen und von bereits laufenden Aktivitäten zu lernen, erweiterte die Mobilitätsstrategie die administrativen Grenzen des Verbandsgebiets: Somit werden die 75 Verbandskommunen um die insgesamt 33 nicht verbandsangehörigen Kommunen der Kreise Groß-Gerau, Main-Kinzig und Wetterau erweitert und hinsichtlich geeigneter Maßnahmen mit betrachtet.

Und kurz vor der Fertigstellung dieser Mobilitätsstrategie avanciert der Regionalverband vom Pflichtverband zum Freiwilligenverband: Von den 33 Kommunen haben bereits fünf ihren Beitritt zum Verband beschlossen.

Räumlicher Bereich Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain



Wetteraukreis
- Altenstadt
- Bad Nauheim
- Bad Vilbel
- Büdingen
- Butzbach
- Echzell
- Florstadt
- Friedberg (Hessen)
- Gedern
- Glauburg
- Hirzenhain
- Karben
- Kefenrod
- Limeshain
- Münzenberg
- Nidda
- Niddatal
- Ober-Mörlen
- Ortenberg
- Ranstadt
- Reichelsheim (Wetterau)
- Rockenberg
- Rosbach vor der Höhe
- Wölfersheim
- Wöllstadt

Main-Kinzig-Kreis
- Bad Orb
- Bad Soden-Salmünster
- Biebergemünd
- Birstein
- Brachttal
- Bruchköbel
- Erlensee
- Flörsbachtal
- Freigericht
- Gelnhausen
- Großkrotzenburg
- Gründau
- Hammersbach
- Hanau
- Hasselroth
- Jossgrund
- Langenselbold
- Linsengericht
- Maintal
- Neuberg
- Nidderau
- Niederdorfelden
- Rodenbach
- Ronneburg
- Schlüchtern
- Schöneck
- Sinntal
- Steinau an der Straße
- Wächtersbach

Kreis Offenbach
- Dietzenbach
- Dreieich
- Egelsbach
- Hainburg
- Heusenstamm
- Langen (Hessen)
- Mainhausen
- Mühlheim am Main
- Neu-Isenburg
- Obertshausen
- Rödermark
- Rodgau
- Seligenstadt

Kreis Groß-Gerau
- Biebesheim am Rhein
- Bischofsheim
- Büttelborn
- Gernsheim
- Ginsheim-Gustavsburg
- Groß-Gerau
- Kelsterbach
- Mörfelden-Walldorf
- Nauheim
- Raunheim
- Riedstadt
- Rüsselsheim am Main
- Stockstadt am Rhein
- Trebur

Main-Taunus-Kreis
- Bad Soden am Taunus
- Eppstein
- Eschborn
- Flörsheim am Main
- Hattersheim am Main
- Hochheim am Main
- Hofheim am Taunus
- Kelkheim (Taunus)
- Kriftel
- Liederbach am Taunus
- Schwalbach am Taunus
- Sulzbach (Taunus)

Hochtaunus-Kreis
- Bad Homburg vor der Höhe
- Friedrichsdorf
- Glashütten
- Grävenwiesbach
- Königstein im Taunus
- Kronberg im Taunus
- Neu-Anspach
- Oberursel (Taunus)
- Schmitten
- Steinbach (Taunus)
- Usingen
- Wehrheim
- Weilrod

Kreisfreie Städte
- Frankfurt am Main
- Offenbach am Main

2.3. So funktioniert Mobilität in FrankfurtRheinMain heute

Kennzahlen

Vergleicht man anhand ausgewählter Indikatoren das Regionalverbandsgebiet mit dem Gebiet der Mobilitätsstrategie, lässt sich Folgendes feststellen:

- Während sich die Gesamtfläche nahezu verdoppelt, nimmt der prozentuale Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche insgesamt ab.
- Die von 75 auf 108 angewachsene Zahl der Kommunen lässt die Einwohnerzahl um rund 334.000 Menschen eher moderat anwachsen, während die Einwohnerdichte um rund ein Drittel deutlich abnimmt. Zusätzlich bleibt festzuhalten, dass sich die positive Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre in der gesamten Region fortsetzt. Die Zuwächse sind in den Städten Frankfurt am Main und Offenbach am Main sowie in den Kreisen Main-Taunus, Groß-Gerau und Offenbach stärker als in den Kreisen Hochtaunus, Wetterau und Main-Kinzig.
- Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt um knapp 100.000 Personen an und führt insgesamt zu einer niedrigeren Arbeitslosenquote.
- Das Gebiet der Mobilitätsstrategie ist insgesamt weniger dicht besiedelt, verfügt über ländlich geprägte Strukturen und steht in seiner Wirtschaftskraft dem Ballungsraum FrankfurtRheinMain in nichts nach.

Indikator	Jahr	Metropolregion FrankfurtRheinMain	Regionalverband FrankfurtRheinMain	Gebiet der Mobilitätsstrategie
Kommunen		463	75	108
Fläche (in Quadratkilometer)	2018	14.753	2.458	4.305
Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche (in Prozent)	2018	17,8	28,8	22,0
Einwohner	2019	5.808.518	2.394.941	2.729.562
Einwohnerdichte (Einwohner pro Quadratkilometer)	2018	392	967	630
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort)	2019	2.438.254	1.210.248	1.306.029
- darunter im Dienstleistungsbereich	2019	1.881.307	1.001.382	1.064.867
Arbeitslose (im Jahresdurchschnitt)	2019	137.472	59.467	65.445
- Quote (in Prozent)	2019	4,3	> 4,7	4,5
Bruttoinlandsprodukt (in Mrd. Euro)	2016	261	132	144
- je Einwohner (in Euro)	2016	45.591	56.424	53.885
Kaufkraftindex (Deutschland = 100)	2016	110	115	112

Quellen:
Statistische Landesämter Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern; Bundesagentur für Arbeit; GfK; Regionales Monitoring des Regionalverbandes

Pendlerverflechtungen in der Region FrankfurtRheinMain

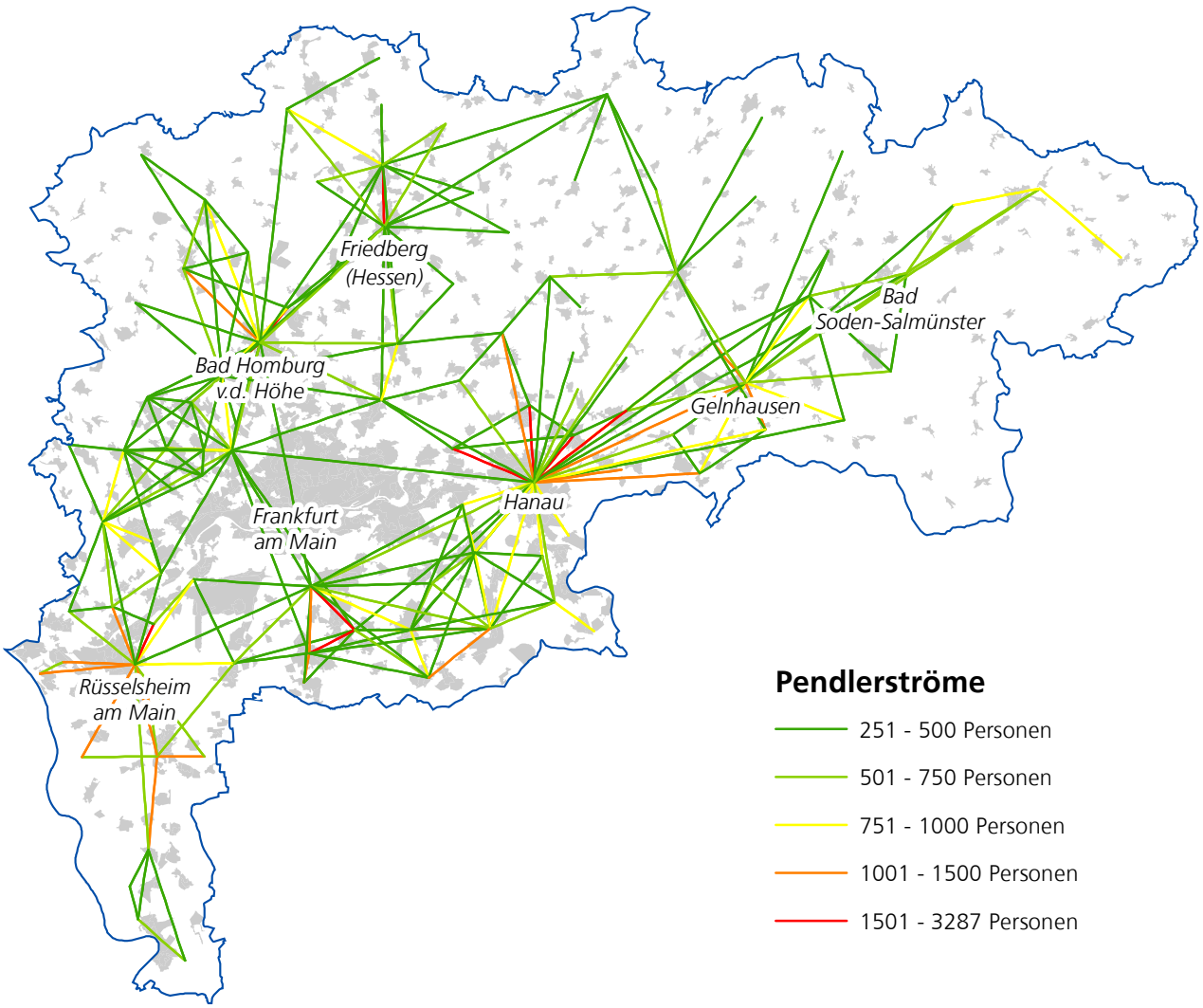
Pendelnde im Sinne der Beschäftigungsstatistik sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Die Stadt Frankfurt am Main bleibt nach wie vor der stärkste Auslöser für Pendlerbewegungen in der Region. Dabei ist Frankfurt nicht immer das Ziel: Insbesondere auf der Schiene ist der Frankfurter Hauptbahnhof für viele der hier täglich ankommenden Personen nur ein Ort des Transits.

Die täglich zurückgelegten Wege beanspruchen aber nicht nur die Verkehrsinfrastrukturen, die zur oder durch die Mainmetropole führen. In der Region generieren zahlreich vorhandene weitere Arbeitsplatzschwerpunkte, Einrichtungen mit überkommunaler Bedeutung wie Schulen oder Krankenhäuser sowie beliebte Destinationen zu Zwecken der Erholung und sonstiger Freizeitaktivitäten ebenso starke Verflechtungen zwischen den kleineren und mittelgroßen Städten und Gemeinden.

! Hinweis

Die dargestellten Auswertungen lassen keine Rückschlüsse auf die Wahl des benutzten Verkehrsmittels zu. Tatsache ist jedoch: je kleinstädtischer und dörflicher die Strukturen sind, desto mehr tritt der privat genutzte Pkw als das meistgenutzte Verkehrsmittel in den Vordergrund.

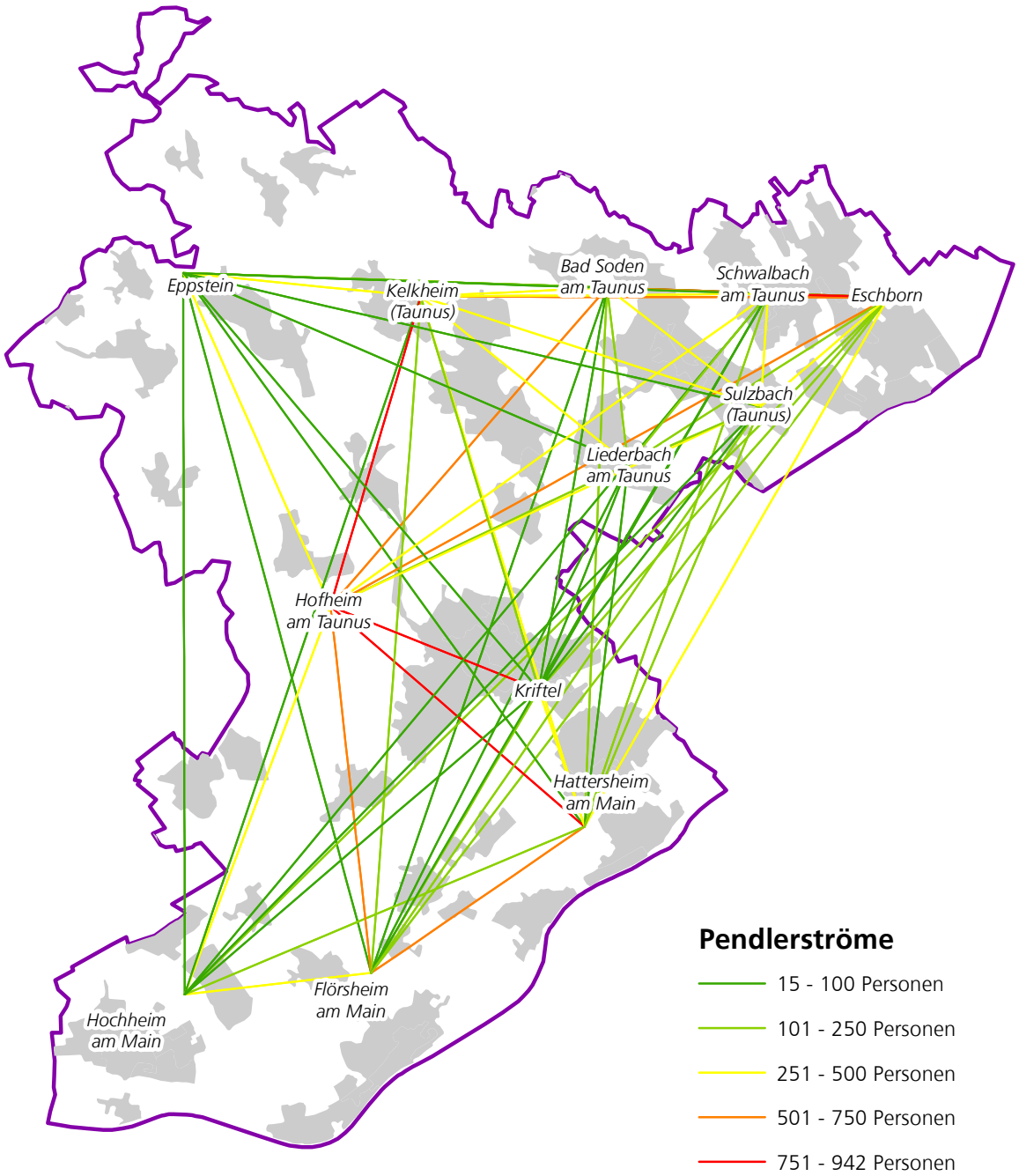
Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Gebiet der Mobilitätstrategie (ohne Frankfurt am Main und Offenbach am Main)



Die Auswertung der Pendlerströme zeigt, wie stark Städte und Gemeinden regional in engem verkehrlichem Austausch stehen. Dadurch rückt ein Thema weiter in den Vordergrund, dessen Beachtung und vor allem dessen Lösungen von entscheidender Bedeutung für die Verkehrswende in der Region sein werden: die Mobilität abseits der großen, meist auf Frankfurt am Main oder Offenbach am Main gerichteten radialen Verkehrsachsen sowie im ländlich geprägten Raum.

Die Entscheidung, bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie das Betrachtungsgebiet zu erweitern, ist also im Hinblick auf die Pendlerströme konsequent. Der ausgewählte Blick auf die Pendlerverflechtungen innerhalb des Main-Taunus-Kreises untermauert die Aussagen auf Kreisebene: Vielfältige und nennenswerte Pendlerströme zwischen zahlreichen Orten des Kreises dokumentieren den polyzentrischen Charakter der Region.

Viel Bewegung auch zwischen den Kommunen: Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Main-Taunus-Kreis



Wie die Bevölkerung unterwegs ist – Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

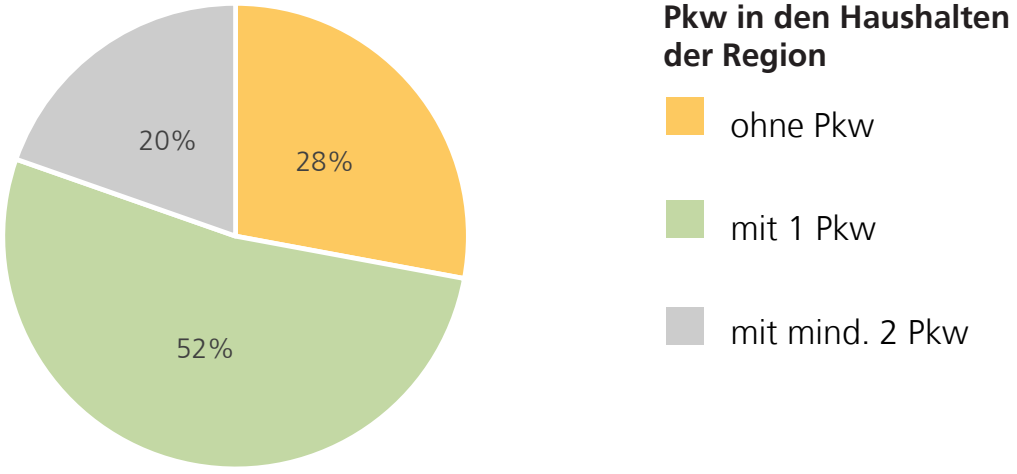
Die nachfolgenden Angaben entstammen der repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017, an der sich der Regionalverband mit einer erhöhten Stichprobe beteiligt hat. Dank dieser Beteiligung konnten differenzierte Aussagen zur Region getroffen werden, die bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie sehr hilfreich waren.

! Hinweis

Die Ergebnisse dieser Haushaltsbefragung standen vor der Entscheidung der Gebietserweiterung und sogar vor dem Beschluss zur Mobilitätsstrategie und beziehen sich daher auf das Gebiet der 75 Kommunen im Regionalverbandsgebiet. Zur Übertragung auf die nun betrachteten 108 Kommunen muss aber niemand in die Glaskugel schauen: Alle Prozentzahlen werden sich zugunsten des Pkw verschieben. Es gibt nachweislich starke Verflechtungen zwischen den städtischen und ländlichen Teilräumen. Die Verkehrsprobleme auf den Straßen der großen Städte werden zu beachtenden Anteilen von den Einpendlern aus allen Teilen der Region verursacht. Eine Ausdehnung der Moblilitätsstrategie auf ländliche Gebiete außerhalb des aktuellen Verbandsgebietes ist daher sinnvoll, um den Kern der Region zu entlasten. Es zeigt sich auch hier, dass die Herausforderungen in Stadt und Land zwar unterschiedlich sind, wir diese aber in einem gemeinsamen, regionalen Verbund sinnvoll miteinander verknüpfen und leichter bewältigen können.

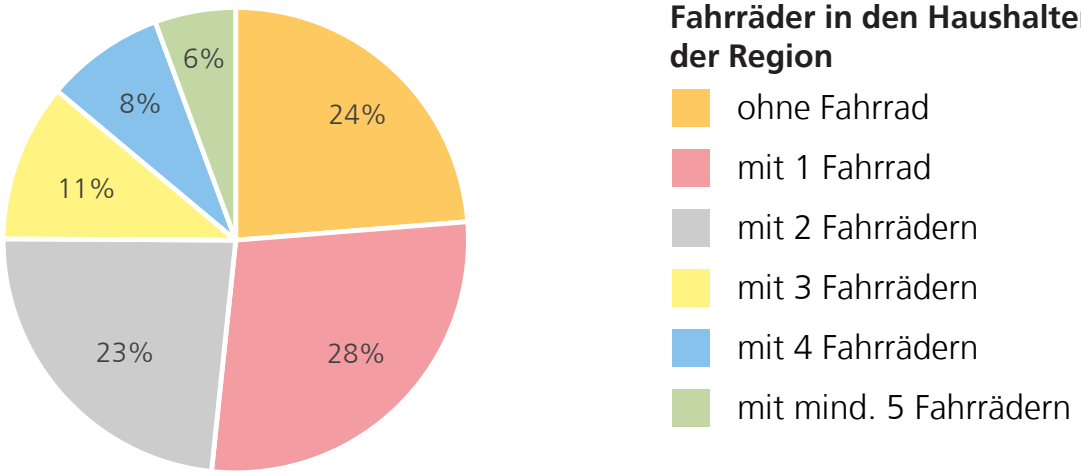
Viel Beachtung wird dem Berufs- und Ausbildungsverkehr geschenkt. Beide Zwecke machen rund ein Viertel aller Alltagswege aus. Drei Viertel der Wege fallen auf die freie Zeit, den Einkauf und andere Erledigungen im Alltag. Hier ist es wichtig, dass sowohl das Rad- als auch das Fußwegenetz neben dem ÖPNV-Angebot eine Alternative bieten. Denn nicht alle Menschen haben oder wollen Zugriff auf den Pkw. Verbandsweit ist rund ein Viertel der Haushalte nicht motorisiert.

Ein beispielhafter Blick auf die Statistik zum Pkw-Besitz zeigt: 72 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw, dementsprechend besitzen 28 Prozent keinen. Da in den meisten Haushalten mehr als eine Person lebt, ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der Bevölkerung seinen Alltag ohne Pkw gestaltet. Daraus ergibt sich die klare Notwendigkeit, alternative Verkehrsangebote zu stärken und auszubauen, um der Forderung „Mobilität für alle“ gerecht zu werden.



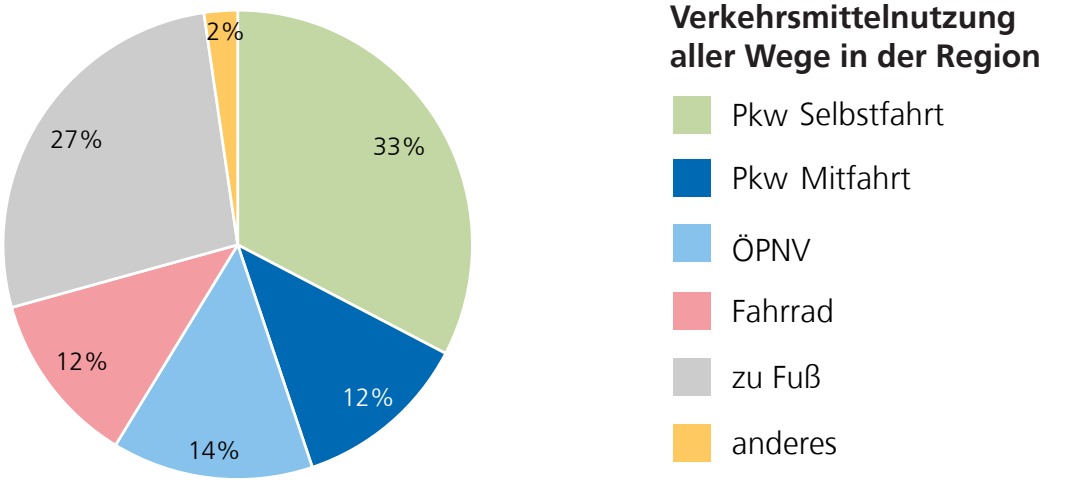
Basis: 4.166 Haushalte, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Aktuell richtet sich der Fokus neben dem ÖPNV auf das Fahrrad als zentrales Element für die Mobilität der Zukunft. Auch in der Mobilitätsstrategie nimmt der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur einen wichtigen Platz ein. Die Erhebung des Fahrradbesitzes in der Region zeigt, dass in rund einem Viertel aller Haushalte gar kein Fahrrad vorhanden ist. Die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten für Radfahrende ist eine sinnvolle Maßnahme, aber sie wird alleine nicht ausreichen.



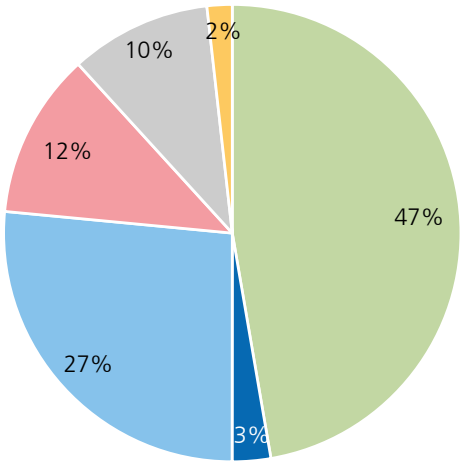
Basis: 4.166 Haushalte, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Ein wichtiger und anerkannter Indikator für die Bestandsaufnahme des Mobilitätsverhaltens bildet der sogenannte Modal-Split. Dahinter verbirgt sich die Aufteilung der täglichen Wege auf die genutzten Verkehrsmittel. Nachfolgend ist die Anzahl der Wege der in der Region lebenden Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag dargestellt. Der Pkw vereint etwas weniger als die Hälfte aller Wege auf sich (47 Prozent), gefolgt von den Wegen zu Fuß (27 Prozent). Öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV) erreichen 14 Prozent. Das Fahrrad liegt mit 12 Prozent knapp darunter.



Basis: 25.515 Wege, inkl. Wirtschaftsverkehr, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Im Berufsverkehr liegen die Anteile des Pkw noch höher. Dies liegt unter anderem an den im Vergleich zu anderen Verkehrszwecken relativ hohen Wegedistanzen, auch bedingt durch die in ländlicheren Teilräumen geringeren Qualitäten des ÖPNV-Angebots. Allerdings sind 53 Prozent der Arbeitswege unter zehn Kilometer lang. Dies zeigt die Grafik weiter unten mit der Einteilung der zurückgelegten Distanzen nach Entfernungsklassen. Sie verdeutlicht auch den relativ hohen Anteil kurzer Wege beim Einkauf. Für das tägliche Einkaufen bedeutet dies, dass ein gutes Angebot an Einzelhandel im Wohnumfeld angenommen wird. Für den Berufsverkehr kann festgehalten werden, dass der Ausbau des ÖPNV und der Bau von Radschnellwegen Verlagerungsgewinne bringen können. Die zuvor aufgezeigten Pendlerverflechtungen bestätigen diese Annahme ebenfalls.

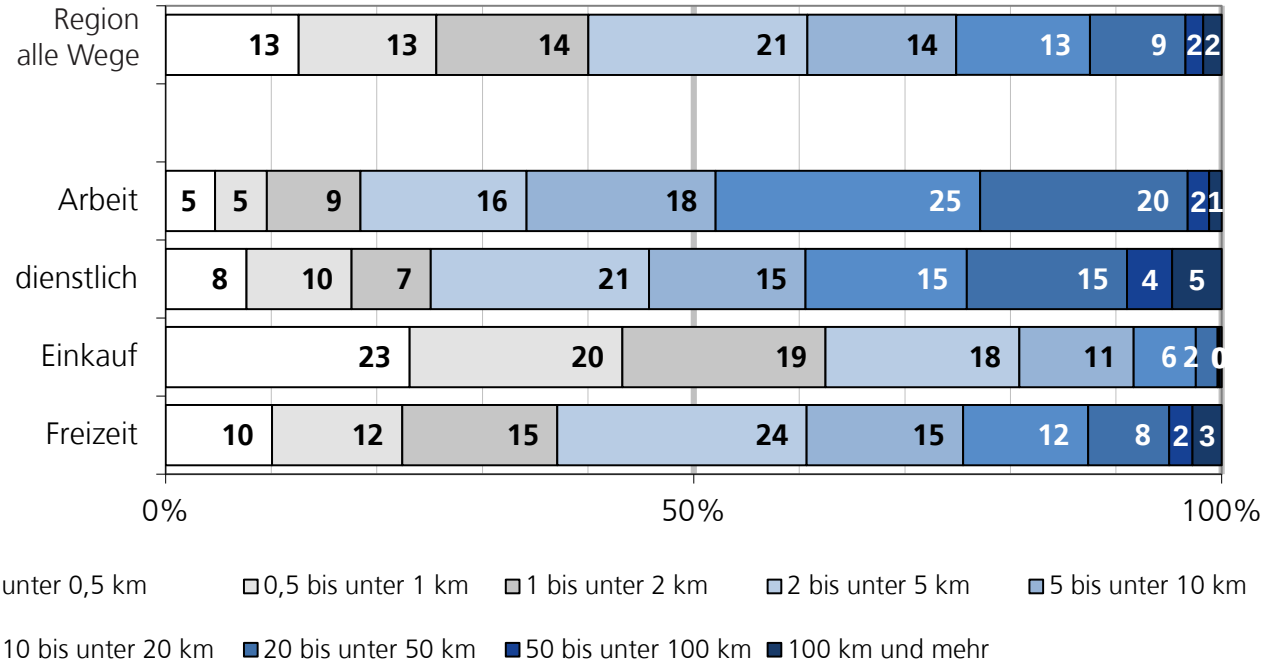


Verkehrsmittelnutzung in der Region für Wege zur/von der Arbeit

- Pkw Selbstfahrt
- Pkw Mitfahrt
- ÖPNV
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

Basis: 3.791 Wege von/zur Arbeit, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Wegedistanzen in der Region nach Wegezweck



Basis: 25.103 Wege, inkl. Wirtschaftsverkehr, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Die hier nur auszugsweise dargestellten Strukturdaten unterstreichen: Die Mobilitätsströme der Region verlaufen nicht sternförmig in die großen Zentren, sondern bilden ein weit verzweigtes Netz an Alltagsverkehren auf allen vorhandenen Verkehrsträgern. Das Verkehrsmittel Auto nimmt dabei nach wie vor die dominierende Rolle ein. Das Straßennetz hat die Kapazitätsgrenze jedoch längst überschritten, wie die Bürgerinnen und Bürger täglich im Radio hören und besonders zu den Hauptzeiten auf den Straßen selbst erleben müssen.

Wenn die Region im Wortsinne in Bewegung bleiben will, dann muss sich der Modal-Split signifikant zugunsten anderer Verkehrsmittel ändern. Jede ermöglichte Entlastung auf der Straße schafft Platz und weniger Stau für alle, die auf das Auto angewiesen sind.

Wir müssen daher den Bedürfnissen und Verkehrsströmen entsprechende Alternativen anbieten und so die Abhängigkeit vom Pkw verringern. Es soll nicht in erster Linie um Verbote und Verdrängung gehen, sondern um attraktive Alternativen und Angebote. Klar ist aber auch: Ganz ohne verkehrspolitische Steuerungsinstrumente, die auch Restriktionen oder Verbote kennen, wird die Mobilitätswende nicht gelingen. Zu diesem Themenfeld wurde intensiv in der Fachbeteiligung beraten. Hier wurde sich auf den Vorschlag geeinigt, eine Studie zur regionalen Wirkungsfähigkeit solcher Instrumente als Entscheidungsgrundlage für die Politik zu beauftragen, gebündelt zur Maßnahme M21 im Kapitel 5.7 der Moblilitätsstrategie.

Die Mobilitätswende in der Region FrankfurtRheinMain kann nur gelingen, wenn die Straßen entlastet werden. Das wiederum gelingt nur durch eine Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Radinfrastruktur und weiterer Bausteine, die im Folgenden noch erläutert werden.

2.4. Digitalisierung macht's möglich

Alle reden darüber: Digitalisierung. Kein Wunder, denn durch die Umwandlung analoger in digitale Prozesse werden fast alle unsere Lebensbereiche verändert. Digitalisierung ermöglicht zahlreiche Innovationen, mit denen Chancen, aber auch Herausforderungen einhergehen, die zu Recht lebhaft diskutiert werden. Notwendige Infrastrukturen müssen vielerorts noch geschaffen, belastbare digitale Anwendungen und Dienstleistungen entwickelt und eingeführt sowie Daten unter Wahrung der Datensicherheit bereitgestellt werden. Daher sollte Digitalisierung trotz aller Begeisterung nie Selbstzweck, sondern immer ein technisches Mittel zum Erreichen definierter Ziele sein.

Für Verkehr und Mobilität in der Region FrankfurtRheinMain bietet die Digitalisierung eine Vielzahl an Möglichkeiten. Verkehre können beispielsweise reduziert oder gelenkt werden. Die Veränderungen in der Arbeitswelt 4.0, wie sie durch die Covid-19-Pandemie vor allem im Dienstleistungssektor sichtbar und beschleunigt wurden, werden mobile und flexible Arbeitsmodelle begünstigen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass einige dienstliche Termine auch langfristig via Videokonferenz stattfinden werden und die Zahl der beruflich bedingten Reisen dadurch dauerhaft reduziert wird.

Der weiterhin notwendige Verkehr lässt sich dank digitaler Systeme effizienter, klima- und gesundheitsfreundlicher gestalten. Dazu tragen die Entwicklung des automatisierten und vernetzten Fahrens, intelligente Verkehrsmanagementsysteme für Straße und Schiene und der Trend zur Sharing-Mobilität bei. Aus kommunaler Perspektive erschließen sich weitere Potenziale – beispielsweise durch Anwendungen zum „Smart Parking" (intelligentes Parken) oder „Smart Charging" (intelligentes Laden).

Die neue Welt der digitalen Dienstleistungen rückt durch den Aufbau und die Vernetzung digitaler Auskunfts- und Ticketing-Systeme sowie die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger in integrierten Mobilität-Apps („Seamless Mobility") die Bedürfnisse des Nutzers in den Fokus. Individuelle Mobilität wird unabhängiger vom privaten Pkw, ganz im Sinne der im vorigen Kapitel beschriebenen Zielsetzung. Darüber hinaus versprechen digitale Technologien erhebliche Sicherheitsgewinne und nicht zuletzt eine Verbesserung des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum – etwa durch Angebote im Bereich „Mobility on Demand" (Nahverkehr auf Abruf anstatt nach Fahrplan). Diese Entwicklungen werden den öffentlichen Nahverkehr deutlich stärken, wie erfolgreiche Beispiele bereits zeigen.

Um diese Potenziale nutzen zu können, bilden eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur und eine gute mobile

Datenverfügbarkeit die notwendige Voraussetzung. Deshalb gilt es, den Glasfaserausbau und die Einführung von 5G in FrankfurtRheinMain mit Hochdruck flächendeckend voranzutreiben.

Aber auch darauf aufbauende digitale Infrastrukturen wie etwa elektronische Verwaltungssysteme, standardisierte Datenschnittstellen und zentrale Datenplattformen sind für eine intelligente Mobilität in der „Smart Region“ erforderlich. Die Verfügbarkeit und Nutzungsmöglichkeit von Daten wird dabei zur neuen Währung im digitalen Zeitalter. Und es braucht zeitgemäße politische Rahmensetzungen, um den Zugang und Austausch von Verkehrsdaten rechtssicher und fair organisieren zu können. Dabei geht es bei der Normsetzung, die inzwischen vor allem auf der Ebene der Europäischen Union stattfindet, nicht nur um Wettbewerbsfragen. Es geht auch – insbesondere mit Blick auf die Speicherung personenbezogener Bewegungsdaten oder die Erstellung von Bewegungsprofilen – um die Wahrung der Datensicherheit. Die Bereitschaft der Gesellschaft zur Schaffung digitaler Infrastrukturen und zur Umsetzung digitaler Anwendungen spielt hierbei eine zentrale Rolle. Dazu gehört auch der Erwerb digitaler Fähigkeiten in der Bevölkerung, in Verwaltungen und Unternehmen.

REGIONALVERBAND kümmert sich!

Unser Beitrag zu einer digitalen und mobilen Region der Zukunft

All das erfordert eine ausreichende digitale Infrastruktur als Basis. Mit dem regionalen Zusammenschluss der »Gigabitregion FrankfurtRheinMain« aus neun Landkreisen und drei kreisfreien Städten der Metropolregion soll daher der Glasfaserausbau in der Region als Grundstein für digitale Anwendungsfelder unter anderem im Bereich Verkehr und Mobilität forciert werden. Denn nur ein flächendeckender, hochleistungsfähiger Glasfaserausbau ermöglicht es, einen starken und schnellen Mobilfunk in allen Raumkategorien und entlang von Verkehrswegen und damit zukünftige digitale Verkehrs- und Mobilitätslösungen sowie Innovationen in anderen Anwendungsfeldern zu etablieren.

Oft schlägt dem digitalen Wandel und dem Ausbau digitaler Infrastruktur, seien es Glasfaserkabel, der Mobilfunkstandard 5G oder die für jede Anwendung notwendigen Rechenzentren, Skepsis entgegen. Dieses Problems ist sich der Regionalverband bewusst. Mit seiner Arbeit möchte der Regionalverband solche Bedenken aktiv aufgreifen und das Bewusstsein für die Notwendigkeit dieser Entwicklungen, die eine Grundlage für eine lebenswerte und wettbewerbsstarke Region der Zukunft bilden, durch passende Kampagnen, Informationsveranstaltungen und eine entsprechende Positionierung fördern.

Parallel zu seinen Aktivitäten im Bereich Infrastruktur erarbeitet der Regionalverband FrankfurtRheinMain eine Digitalisierungsstrategie. Ziel ist es, die Kommunen mit Fachwissen sowie der Erfahrung in den verbandseigenen Kernkompetenzen wie Planung, Mobilität oder der Akquise von Fördermitteln umsetzungsorientiert zu unterstützen.

Ein digitaler Fördermittel-Kompass befindet sich in der Ausarbeitung. Im Rahmen dieser Strategie sollen außerdem der Austausch auf regionaler wie überregionaler und europäischer Ebene gefördert werden, um die Herausforderungen einer digitalen Zukunft gemeinsam erfolgreich zu meistern. Insbesondere Verwaltungen kleinerer Gebietskörperschaften stehen beispielsweise vor der Hürde, verwaltungsrechtliche Vorgaben der Europäischen Union oder des Bundes umsetzen zu müssen. Das Europabüro der Metropolregion FrankfurtRheinMain im Haus des Regionalverbandes vertritt in Brüssel die Interessen der Region und begleitet alle relevanten politischen Rahmensetzungen zum Thema Digitalisierung und Breitbandausbau.

All diese Arbeitspakete und Maßnahmen zur Digitalisierung sind notwendig, um die Mobilität der Zukunft im Sinne der Ziele der Mobilitätsstrategie erreichen zu können. Die beste Mobilitäts-App ist im „Funkloch“ zwecklos. Die beste Umstiegsmöglichkeit von der Bahn auf ein Leihfahrzeug sinnlos, wenn ich sie nicht buchen, nutzen und abrechnen kann. Die fortschreitende Digitalisierung ist daher ein Grundpfeiler zahlreicher Maßnahmen, die im Folgenden noch beschrieben werden. Da der Regionalverband diesen Themenkomplex jedoch gemeinsam mit kompetenten und umsetzungswilligen Partnern bereits intensiv bearbeitet, werden die Arbeitsschritte zur Digitalisierung nicht als eigenständige Bausteine der Mobilitätsstrategie aufgelistet. **Die vernetzte Region ist vielmehr eine notwendige Bedingung für die weitere Arbeit an der Umsetzung der Mobilitätsstrategie.**

www.region-frankfurt.de/digitalisierung

3. Beteiligen

Wie bereits in Kapitel zwei unter dem Begriff „Selbstverständnis“ beschrieben, entstand diese Mobilitätsstrategie nicht in einem stillen Kämmerlein im Haus der Region. Jeder konnte mitmachen, mitdiskutieren und seine Erfahrungen, Ideen und Vorstellungen einbringen.

Schließlich werden selbst die besten Ideen nur dann erfolgreich sein, wenn sie von den Menschen, die sie betreffen, auch mitgetragen und angenommen werden. Die Verkehrswende beginnt im Kopf der Verkehrsteilnehmer. Daher war es von Beginn an das Ziel der Mobilitätsstrategie, möglichst viele Verkehrsteilnehmer auch zu Teilnehmenden und Mitwirkenden an der Erstellung dieser Strategie zu machen. Aber selbstverständlich sollte auf diesem Wege auch das Fach- und Spezialwissen angezapft werden, das in unserer Region in großem Maße vorhanden ist. Für einen erfolgreichen Beteiligungsprozess wurden in der Mobilitätsstrategie deshalb genügend Zeit und Budget für die Entwicklung zielgruppengerechter Beteiligungsformate und ein professionell begleitetes Kommunikationskonzept bereitgestellt.

Hierbei zeigte sich, dass die Bürgerinnen und Bürger einen direkten, lokalen Bezug mit konkreten Projektideen einbrachten. Die Fachakteure richteten den Fokus eher auf eine abgestimmte, strategische Bündelung verschiedener Ansätze zu stimmigen Maßnahmen und eröffneten gleichzeitig die Möglichkeit zur Zusammenarbeit unterschiedlichster Akteure.

Das vorweggenommene Fazit lautet daher: **Eine echte Mobilitätswende erreichen wir nur, wenn alle eingebunden sind und niemand ausgeschlossen ist.** Die Forderung „Mobilität für alle“ galt auch für den gewählten Beteiligungsprozess und wird auch für die weitere Umsetzung gelten.

3.1. Bürgerbeteiligung schafft Akzeptanz

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger war einer der zentralen Bausteine bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie.

Das Konzept fußte auf zwei Formen der Beteiligung: Bürgerforen vor Ort sowie der Möglichkeit, sich unabhängig von diesen Terminen jederzeit auch online einbringen zu können. Der Zeitplan sah vor, insgesamt fünf Bürgerforen auszurichten, eines in jeder Himmelsrichtung der Region sowie eine Veranstaltung mitten in Frankfurt, auf dem zu der Zeit noch gesperrten nördlichen Mainufer. Es war geplant, im öffentlichen Raum

einen sich weiterentwickelnden Zwischenstand zu präsentieren und diesen mit möglichst vielen interessierten, engagierten Personen weiterzuentwickeln. Leider haben die Einschränkungen der Covid-19-Pandemie diese auf persönlichen Kontakten, direkten Gesprächen und Diskussionen basierenden Planungen durchkreuzt und die zweite Form der Beteiligung in den Fokus gerückt: die Online-Beteiligung. Auf dem Internetauftritt des Regionalverbandes wurde ein Bereich erstellt, in dem neben Kurzberichten zu den durchgeführten zwei Bürgerforen auch die Eingabe von weiteren Ideen und Vorschlägen ermöglicht wurde. Jeder einzelne Vorschlag wurde inhaltlich geprüft und in regelmäßigen Abständen einer wachsenden Liste hinzugefügt.

Die durchgeführten Bürgerbeteiligungsforen in Niderau und Egelsbach zeigten jedoch, dass der persönliche Kontakt bei einem solchen Prozess von enormer Bedeutung ist, um Ideen aufzunehmen, zu begeistern und Besucher in Akteure zu verwandeln. Deshalb ist geplant, solche Veranstaltungen im weiteren Umsetzungsprozess wieder aufzugreifen und regelmäßig durchzuführen, wenn es die Rahmenbedingungen wieder zulassen. Dabei soll an das im Folgenden beschriebene, erfolgreich erprobte Konzept angeknüpft werden.

Unter dem Motto „Menschen gestalten die bewegte Region – heute für morgen“ startete im November 2019 der Beteiligungsprozess. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten nicht mit Vorträgen und Frontalbelehrungen gelangweilt werden. Vielmehr sollten sie sich wohl fühlen, sich viel bewegen, selbst Themen rund um Verkehr und Mobilität an verschiedenen Stationen entdecken und sich ohne Hemmschwelle im direkten Gespräch einbringen können. Dafür wurde ein eigenes Raumkonzept mit interaktiven Elementen entworfen. Neugierde weckten die vier Mobilitätsinseln (Wende im Kopf, Machen, Prozess und Sonstiges), an denen die Besucher ihre Vorstellungen, Ideen und Ansätze für die Verkehrswende in unserer Region einbringen konnten.

Als besonderer Ort, sich einzubringen, diente das Rote Sofa. Nach dem Motto „Was ich Sie schon immer mal fragen wollte …“, konnten sich die Teilnehmenden ihren Wunschkandidaten mit aufs Sofa nehmen, der dann – freilich für alle – Rede und Antwort stand.

Der Beteiligungsprozess hat gezeigt, wie breit und ganzheitlich das Thema Mobilität von der interessierten Öffentlichkeit wahrgenommen und mit Freude am Detail diskutiert wird.

Der ÖPNV soll durch attraktive Fußwege besser erreicht werden.

Mit einer Schnellbuslinie Friedberg – Büdingen wäre der Osten der Region besser angebunden.

Alle Menschen der Region sind eingeladen, jederzeit die Mobilitätsstrategie kennenzulernen und sich über das Online-Beteiligungsformular mit weiteren Ideen in den Prozess einzubringen. Die Arbeit ist schließlich noch lange nicht abgeschlossen.

Das Beteiligungsformular ist auf dem Internetauftritt des Regionalverbandes oder direkt über diesen

QR-Code

erreichbar:

3.2. Fachleute der Region einbinden

In der Region FrankfurtRheinMain ist eine Vielzahl von Fachleuten tätig, die sich zum Teil aus ähnlichen, zum Teil aber auch aus unterschiedlichen Interessen und Beweggründen mit den Themen Mobilität und Verkehr beschäftigen. Dabei sind ihre Strukturen und Kulturen ebenso vielfältig wie ihre vorhandenen Kompetenzen und Zuständigkeiten.

Der Baustein Fachbeteiligung im Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain berücksichtigte die Vielfalt der Akteure, indem er als fortlaufender Prozess angelegt war und auf die Bereitschaft zur Zusammenarbeit setzte. Wohl wissend, dass auch Ziel- und Kompetenzkonflikte möglich sind, wurden diese offen thematisiert. Dies trug dazu bei, die weiteren Interessen besser zu verstehen oder sogar neue Synergien zu entwickeln.

Wie lautet das Rezept, die Stärken der Region bestmöglich zu nutzen und zugleich die wachsenden Herausforderungen nachhaltig zu meistern? Der Verband setzt hier auf Wissensaustausch, Service bei Informationen und Daten sowie einen kontinuierlichen und offen geführten Dialog über die eigenen, der anderen und gemeinsamen Ziele und Perspektiven.

Die Fachbeteiligung war als iterativer, fortlaufender und interdisziplinärer Prozess angelegt und bestand aus drei Formaten:

Interner Fachaustausch

Die Mobilitätsstrategie ist ein gemeinsames Produkt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regionalverbands. Ziel war es, die Perspektiven aller Fachrichtungen im Haus in den Erstellungsprozess einfließen zu lassen. Hierzu gehören neben den Fachabteilungen auch die Bereiche Personal, Finanzen und Kommunikation. Zu diesem Zweck wurden in der ersten Phase der Mobilitätsstrategie interne Gespräche mit den Abteilungen des Verbands geführt, in denen sich über die möglichen Inhalte einer Mobilitätsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain ausgetauscht wurde. So gelang eine ganzheitliche Herangehensweise, welche die inhaltliche Qualität dieses Strategie anhob.

Expertengespräche

Die Mobilitätsstrategie sollte von Beginn an die bereits bestehenden Handlungsansätze und Aktivitäten in der Region einbeziehen. Bilaterale Austauschgespräche mit relevanten Akteuren trugen zu mehr Wissen und einem besseren Verständnis über die jeweiligen Strukturen, Aufgaben und Tätigkeiten des Gegenüber bei. Und es gab wertvolles Feedback zu den bis dahin erarbeiteten Inhalten der Mobilitätsstrategie, zudem wurden Perspektiven einer zukünftigen Zusammenarbeit ausgelotet. Mit rund 30 Personen wurden Expertengespräche geführt.

© HOLM GmbH

Online-Fachbeteiligungsrunden

In kleinen, moderierten Runden diskutierten bis zu zehn Teilnehmende rund 90 Minuten lang zu drei ausgewählten Themenfeldern. Die Fachakteure sollten dabei möglichst konkret inhaltliche Ziele ableiten und gegebenenfalls auch Zielkonflikte benennen, die sich daraus ergeben können. In einer Schlussrunde wurde das Themenspektrum nochmals breit geöffnet: Welche weiteren inhaltlichen Ziele sollten aus Sicht der Teilnehmenden auch Eingang in die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain finden? Die Diskussion und die Ziele aus der jeweiligen Schlussrunde flossen als Grundlage in die Themenfelder der nächsten Runden ein.

Die Ergebnisse der Fachbeteiligung bestätigten: Wie die Bürgerbeteiligung gelangt auch diese Beteiligung nicht mit einem Beschluss über die Mobilitätsstrategie zum Ende, vielmehr wird sie als fortlaufender Prozess gerade bei der Umsetzung des Mobilitätsstrategie weitergeführt.

Der Regionalverband will so viele Fachleute wie möglich an diesem Prozess beteiligen. Daher ist es auch weiterhin möglich, sich mit Zielvorstellungen und Hinweisen online über ein Kontaktformular auf der Homepage des Regionalverbandes oder direkt per E-Mail (mobilitaet@region-frankfurt.de) einzubringen.

Oder einfach den

QR-Code

scannen:

Die Fachleute haben einen wertvollen Beitrag zur Mobilitätsstrategie geleistet. Gleichzeitig ist allen bewusst, dass die in diesen Runden diskutierten Ziele und Maßnahmen lediglich einen Ausschnitt der zahlreich vorhandenen verkehrlichen Probleme und Herausforderungen in FrankfurtRheinMain darstellen. Umso wichtiger ist es, sowohl bei der Umsetzung bereits bestehender Maßnahmenpakete als auch bei der Entwicklung neuer Maßnahmenpakete die Beteiligung der Fachakteure weiterhin sicherzustellen. Denn nur gemeinsam mit vielen Macherinnen und Machern der Region können die notwendigen Schritte hin zu einer Verkehrswende angegangen werden.

4. Ziele 2030: Mobilitäts- und Verkehrswende FrankfurtRheinMain

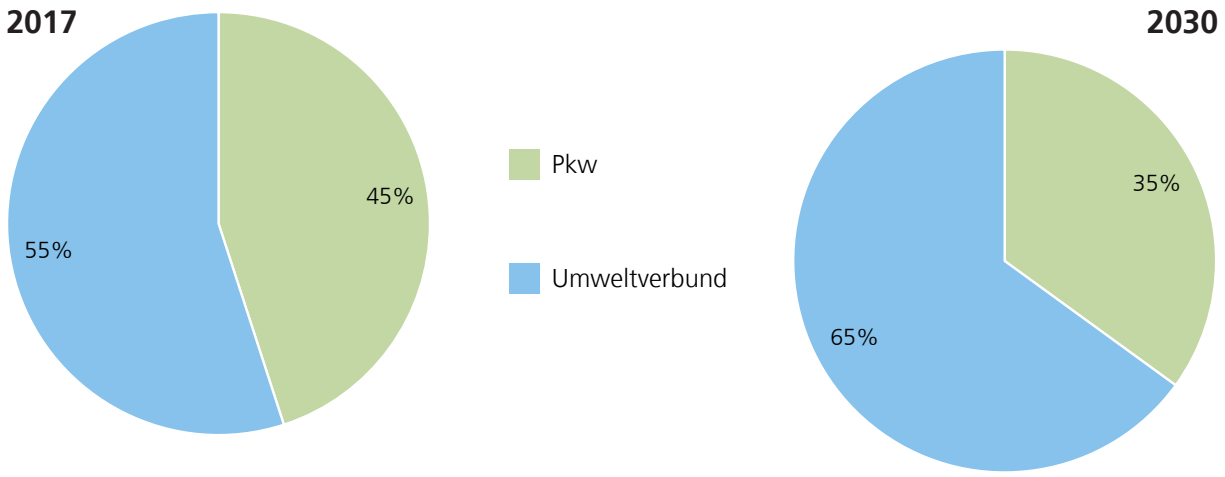
Mit dem Anspruch, die Verkehrswende einzuleiten, ist diese Strategie eingestiegen. An diesem Anspruch soll sich die Mobilitätsstrategie auch messen lassen. „Mobilität für alle“, „unnötigen Verkehr vermeiden“ und „notwendigen Verkehr gestalten“ geben vor, wie diese Vision zu erreichen ist. Lässt sich messen, ob die Region auf dem richtigen Weg ist?

2030 soll eine spürbare Veränderung im alltäglichen Verkehrsgeschehen erreicht sein. Aber letztlich ist das eine subjektive Wahrnehmung. Diese ist nicht zu vernachlässigen – wir wollen, dass die Menschen der Region im Jahr 2030 weniger im Stau stehen, weniger Wege zurücklegen müssen und sich über einen Zugewinn an Bewegungsqualität freuen. Um den Erfolg eines solchen Vorhabens bewerten zu können, benötigt man aber auch einen objektiven Bewertungsmaßstab. Für eine Bewertung des mittelfristigen Erfolgs der Mobilitätsstrategie soll daher der Modal-Split genutzt werden, der durch die Fortschreibung der Studie „Mobilität in Deutschland“ neutral ermittelt wird. Außerdem sollen die verkehrsbedingten Umweltbelastungen ermittelt und bewertet werden.

Im Jahr 2030 hat sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) auf 65 Prozent erhöht.

Die Menschen in der Region FrankfurtRheinMain legen heute zu 55 Prozent ihre Wege zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr bzw. anderen Verkehrsmitteln zurück. Um eine Entlastung der Straßen und eine allgemeine Entspannung der Verkehrssituation zu erreichen, wird als Ziel gesetzt, diesen Anteil bis 2030 um 10 Prozent auf 65 Prozent zu erhöhen.

Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030



Quelle: MiD 2017 und eigene Berechnung/Zielsetzung von Regionalverband FrankfurtRheinMain

Mobilitäts- und Verkehrswende FrankfurtRheinMain bedeutet auch die Erfüllung der Klimaschutzziele und die Gewährleistung wirtschaftlicher Prosperität

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist eine der zentralen Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg. Bei der Frage nach den wichtigsten harten Standortfaktoren landen die verkehrliche Anbindung, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger und der vorhandenen Hub- und Gateway-Funktionen stets auf den vordersten Plätzen. Für den Standort FrankfurtRheinMain gilt dies im Besonderen: Gerade die Lage im Herzen Europas hat den hohen Ausbaugrad der verkehrlichen Infrastrukturen mit den vorgenannten Funktionen begünstigt und hält die Region als hervorragend geeigneten Standort für den Austausch von Waren, Dienstleistungen und Kapital für Menschen aus aller Welt hoch im Kurs. Die Folge: Immer mehr Menschen- und Warenströme verursachen in der Region ausreichend mehr Verkehr im System. Dass der Ausbau des vorhandenen Verkehrssystems nicht annähernd mit dem Wachstum der Region Schritt hält, ist nur eine Facette des Problems. Es sind die gewachsenen

Mobilitätsansprüche der Menschen und die durch Digitalisierungsprozesse ermöglichte Selbstverständlichkeit, Güter und Waren weltweit rund um die Uhr verfügbar zu machen, die dazu führen, dass das einst so gut funktionierende Verkehrssystem neben Kapazitätsproblemen auch Anpassungsprobleme hat. Der Verkehrssektor hat aber nicht nur bei den Menschen und der Wirtschaft enorme Herausforderungen zu meistern. Global betrachtet, sieht er sich mit einem weitaus größeren Problem konfrontiert: Bislang trägt er nämlich nicht zum Klimaschutz bei.

Mit 30 Prozent Endenergieverbrauch stellt der Verkehrssektor 2018 den größten Energieverbraucher in Deutschland. Der ungebrochen hohe Energieverbrauch und die nahezu konstant gebliebenen CO_2-Emissionen gefährden die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele, die die Bundesregierung beschlossen hat und zu denen sich das Land Hessen, der Regionalverband und zahlreiche seiner Mitgliedskommunen verpflichtet haben.

Mit einem Anteil von 19 Prozent (2018) belegt der Verkehrssektor bundesweit den 3. Platz unter den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen, insbesondere durch den Verkehrsträger Straße. Eine Ursache liegt in der nach wie vor dominanten Verwendung fossiler Kraftstoffe. Für den Antriebszweck wird zu 90 Prozent auf Mineralöl zurückgegriffen. Die Alternativen Biokraftstoff, Strom oder Wasserstoff fristen beim verbleibenden Rest von 10 Prozent ein Nischendasein. Auch in der langjährigen Bilanz sieht es schlecht aus: Gegenüber dem Stand von 1990 sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland nahezu unverändert geblieben. Die Mobilitätsstrategie nimmt daher eine weitere Zielgröße auf, an der sich die Wirkungen der Maßnahmen messen lassen müssen.

Angesichts des von der hessischen Landesregierung ausgegebenen Ziels, die Treibhausgasemissionen im Land Hessen bis zum Jahr 2025 um 40 Prozent gegenüber dem Wert des Jahres 1990 zu senken, weiß die Region FrankfurtRheinMain um ihre besondere Stellung und Verantwortung und folgt diesem Wert nicht nur, sondern erhöht ihn.

Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRheinMain um 55 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Dabei werden die von den Vereinten Nationen (UN) beschlossenen **17 Ziele für nachhaltige Entwicklung** (englisch: Sustainable Development Goals, SDGs) betrachtet, welche bis zum Jahr 2030 der weltweiten Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene dienen sollen.

Auch das von der Verbandskammer des Regionalverbandes bereits Ende 2016 beschlossene Regionale Energiekonzept FrankfurtRheinMain enthält zahlreiche Maßnahmen, die eng verzahnt mit den Maßnahmen der Mobilitätsstrategie umgesetzt werden.

www.klimaenergie-frm.de

5. Maßnahmenpakete

Nachdem die Vision für die Mobilität der Zukunft in unserer Region festgelegt, der Rahmen geklärt und die Ziele definiert sind, geht es nun darum, mit welchen Maßnahmen dieses ambitionierte Vorhaben angepackt werden kann. Dieses Kapitel ist ein Werkzeugkasten und zeigt unterschiedliche Möglichkeiten auf. Viele davon sind bereits erprobt und in Pilotprojekten als erfolgreich befunden worden. Nicht alle sind für jede Kommune anwendbar oder sinnvoll. Aber es zeigt sich, dass es eine ausreichende Anzahl an Möglichkeiten gibt, um konkret etwas zu bewegen. Es nutzt nichts, nur nach dem großen Wurf zu rufen oder Jahrhunderprojekte zu forden. Wir müssen im Kleinen beginnen und dort ansetzen, wo man etwas bewegen kann. Es gibt zahlreiche solcher Ansatzpunkte, wie die folgenden Seiten zeigen werden.

Für die Mobilitätsstrategie wurden 23 Maßnahmen herausgearbeitet, die beispielhaft aufzeigen, wie die Verkehrs- und Mobilitätswende konkret und möglichst sofort angepackt werden kann.

Die größte Chance auf zügige Realisierung besteht, wenn für die Maßnahme ein verantwortlicher „Kümmerer“ benannt werden kann, wenn eine inhaltliche Grundlage vorliegt (etwa ein Gesetz, ein Konzept, eine Studie) und idealerweise die Finanzierung gesichert ist. Nicht für sämtliche 23 Maßnahmen der Mobilitätsstrategie sind alle diese Bedingungen erfüllt. Vier Maßnahmen tragen daher noch den Stempel „Kümmerer gesucht!“ Gleichzeitig wird damit auch ein Blick in die Zeit nach dem Beschluss der Mobilitätsstrategie geworfen, denn es soll nahtlos weitergehen: mit der Schaffung der noch fehlenden Voraussetzungen, der Realisierung der bereits entwickelten vieler neuer kleiner wie großer Maßnahmen, vor allem aber mit der Entwicklung vieler neuer Maßnahmen, die die Region in Bewegung halten und sie der Vision von der Bewegungsqualität wieder ein gutes Stück näher bringen.

Die Maßnahmen M1 bis M23, die im Folgenden vorgestellt werden, lassen sich sieben Themenbereichen zuordnen:

1. Lückenloses Radwegenetz
2. Multimodale Orte
3. Wiederentdeckter Fußverkehr
4. Schienenorientierte Siedlungsentwicklung
5. Maßgeschneiderter ÖPNV
6. Gebündelter Wirtschaftsverkehr
7. Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende

5.1. Lückenloses Radwegenetz

REGIONALVERBAND und Kommunen kümmern sich!

M1: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradroutennetz, dargestellt im Regionalen Flächennutzungsplan RegFNP

Für viele Radfahrende endet die Fahrt in die Nachbarkommune bereits an der eigenen Stadt- bzw. Gemeindegrenze oder an schwer oder gar nicht zu überwindenden Zäsuren wie kreuzende Landstraßen, Schienentrassen und Autobahnen. Die Alternativen bedeuten: lange Umwege, lebensgefährliches Queren, querfeldein über Schotterpisten und Wirtschaftswege oder der unfreiwillige Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel.

Nur ein lückenlos geschlossenes, überörtliches Radwegenetz lässt die Idee von der Region der kurzen Wege lebendig werden, etwa für Radpendelnde aus Kelkheim auf dem Weg zur Arbeit nach Frankfurt-Höchst oder für Liederbacher, die sich mit Freunden aus Frankfurt-Unterliederbach zum Kinobesuch im Main-Taunus-Zentrum verabreden.

Deutschlandweit einmalig ist die Erfassung der überörtlichen Radrouten im Regionalen Flächennutzungsplan in der Region FrankfurtRheinMain. Hier sind sowohl die vorhandenen Strecken dargestellt als auch die geplanten oder anders ausgedrückt: die heutigen Lücken im Netz. Rund 600 Kilometer des insgesamt 2.500 Kilometer umfassenden Netzes sind noch nicht gebaut.

Bislang beschränkte der Regionalverband seine Tätigkeit in diesem Bereich auf die planerische Darstellung der Radrouten. Dank eines einstimmigen Beschlusses der Verbandskammer im Juni 2019 wird der Regionalverband künftig seine Mitgliedskommunen auch beim Bau der geplanten Strecken unterstützen.

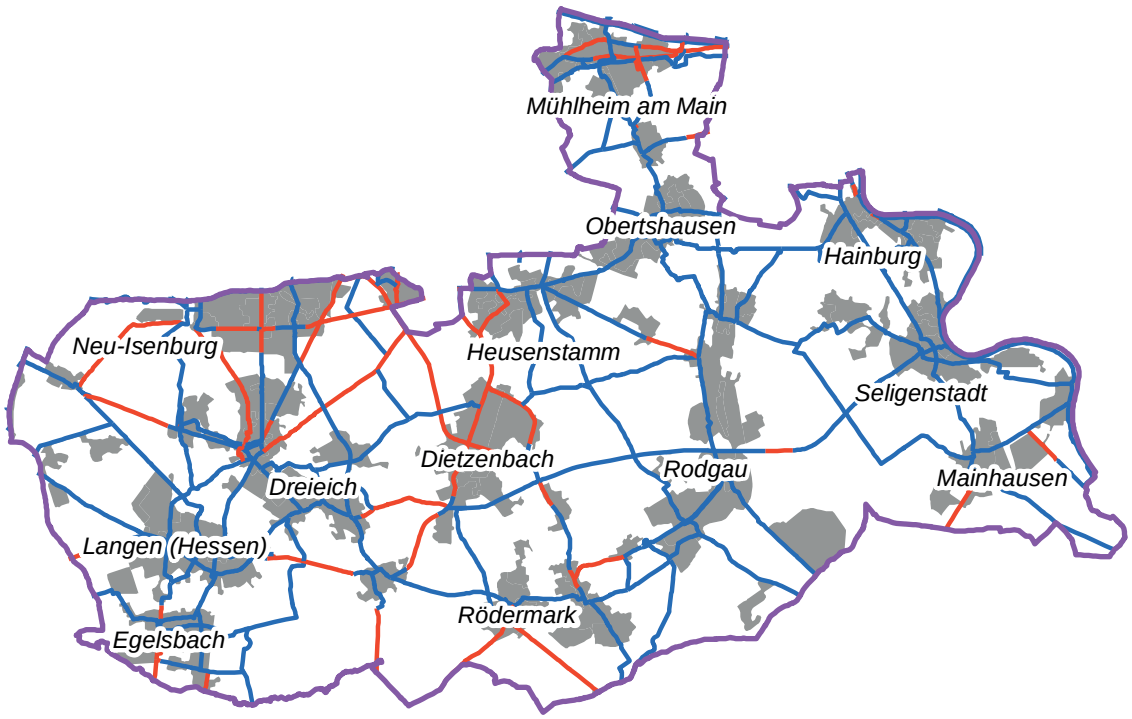
Jede Fahrt auf dem überörtlichen Radwegenetz bringt Entlastung auf dem strapazierten Straßennetz. Gleichzeitig dienen die überörtlichen Radrouten als Zubringer sowohl zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs als auch zu den in Planung und Bau befindlichen Radschnellwegen, die als Premiumprodukte Bestandteile des Netzes sind (siehe M2).

Die Maßnahme zielt zuerst auf die Lückenschließungen zwischen den Kommunen, wobei die Lückenschlüsse innerhalb einer Kommune ebenso wichtig, oftmals aber bereits durch das kommunale Radwegekonzept in Bearbeitung sind. Aber auch hier wird der Verband Unterstützung bieten, wenn dies von den Kommunen gewünscht wird.

Fahrplan:

- Aktualisierung des Gesamtnetzes in Abstimmung mit allen Kommunen
- Erfassung aller Netzlücken
- Erarbeitung eines Kriterienkatalogs „überörtliche Lücken“ auf Kreisebene
- Bewertung der Lücken
- Erstellung einer Rangliste „Erstes Lückenschlussprogramm überörtliche Radwege FrankfurtRheinMain“
- Abstimmung mit den relevanten Akteuren
- Akquise von Fördermitteln
- Ausschreibung von Planungs- und Bauleistungen
- Vergabe
- Bau

Überörtliche Fahrradrouten im Kreis Offenbach



Länge Netz Kreis Offenbach: 423 km

- davon Bestand: 335 km
- davon Planung: 87 km

Anzahl Lücken: 55

- davon überörtliche: 20

Fahrradroute – Bestand
Fahrradroute – Planung
Kreis Offenbach

M1: Überörtliche Fahrradrouten

Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Überörtliche Fahrradrouten im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP)
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1–9)

Die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern eröffnet neue Perspektiven hinsichtlich der Reichweiten des Radverkehrs, da Entfernungen schneller und komfortabler zurückgelegt werden können. Pendlerinnen und Pendler, die von Hanau über Maintal nach Frankfurt fahren wollen, könnten daher mit dieser neuen Fahrradgeneration ähnlich schnell unterwegs sein wie Autofahrer im Berufsverkehr. Da ist die Parkplatzsuche noch nicht einmal berücksichtigt. Doch im bestehenden Radwegenetz erschweren Engstellen, umwegige Führungen oder Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern den Radfahrern die gute Fahrt.

Genau hier setzen Radschnellwege an, denn mit ihrem hohen Ausbaustandard ermöglichen sie zügiges und sicheres Radfahren, sodass auch Distanzen bis 15 Kilometer und mehr für Radfahrpendler problemlos „erfahrbar“ werden. Dabei sind sie vor allem für die viel genutzten Pendlerkorridore vorgesehen, da sie mit ihren komfortablen Breiten auf Strecken wie von Eschborn nach Frankfurt den potenziell bis zu 5.500 Radfahrpendlern pro Tag problemlos Platz bieten können. Pendelnde, deren Fehlen in den Bussen und Bahnen sowie auf den Straßen positiv zu spüren sein wird. Für die erste Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt (FRM 1) hatte der Regionalverband die Rolle des Prozesskoordinators bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie übernommen. Dankenswerterweise wurde mit der Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH ein Kümmerer gefunden, der die Umsetzung der Machbarkeitsstudie verfolgt und dank einer pragmatischen, umsetzungsorientierten Vorgehensweise unter der Führung des Kelsterbacher Bürgermeisters Manfred Ockel bereits erste Bauabschnitte fertigstellen konnte.

Für zwei weitere Radschnellwege, Friedrichsdorf – Frankfurt (FRM 5) und Hanau – Frankfurt nordmainisch (FRM 7), liegen mittlerweile ebenfalls Machbarkeitsstudien vor, die unter der Federführung des Regionalverbandes gemeinsam mit allen begünstigten Kommunen erarbeitet wurden. Hier stellt sich nun die Frage: Wie werden aus Machbarkeitsstudien echte Radwege?

> *Auf Machbarkeitsstudien kann man nicht Rad fahren.*
>
> Rouven Kötter

Ebenso wie bei den überörtlichen Radrouten (M1) hat die Verbandskammer im Juni 2019 auch hier einen Paradigmenwechsel beschlossen: Endete die Zuständigkeit des Verbandes bislang mit der Übergabe einer fertiggestellten Machbarkeitsstudie an die Kommunen, so soll der Verband künftig auch bei der Umsetzung der Radschnellwege Verantwortung übernehmen und den Bau als Projektkoordinator durchführen. Die Vorbereitungen für die Umsetzungsphasen von FRM 5 und FRM 7 laufen bereits.

Eine im April 2019 veröffentlichte Studie des Landes Hessen zeigt Potenzialkorridore für Radschnellwege in ganz Hessen auf. Das größte Potenzial gibt es demnach im Ballungsraum FrankfurtRheinMain. Der Regionalverband hat daraus insgesamt neun Korridore inklusive der bereits laufenden drei Projekte identifiziert, in denen Radschnellwege in der Region realisiert werden sollen. Als Ergebnis steht ein sternförmiges Netz, das die Umlandkommunen stärker per Fahrrad an das Ballungszentrum anschließen soll, aber auch die Vernetzung der Kommunen untereinander optimieren wird.

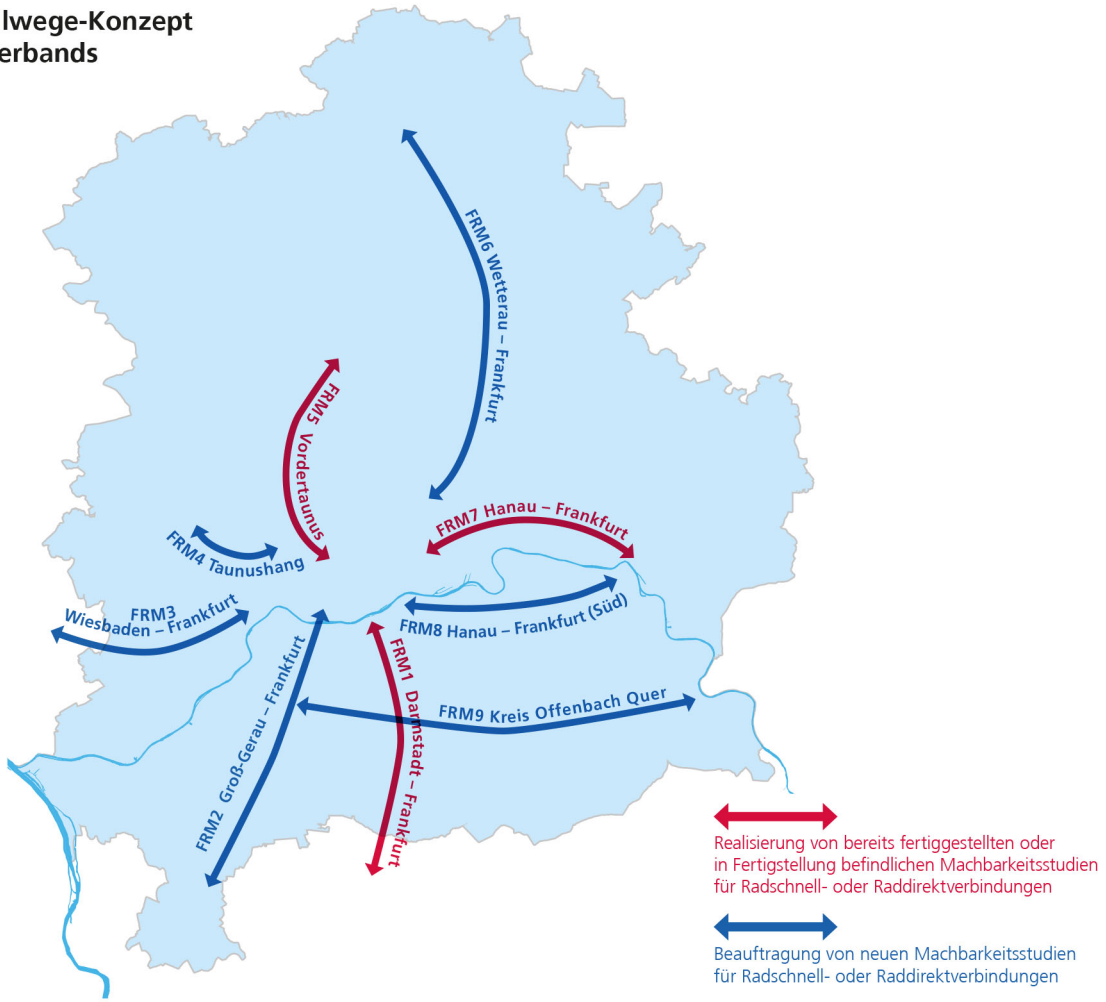
Die weiteren Projekte sind:

- FRM 2 Groß-Gerau – Frankfurt
- FRM 3 Wiesbaden – Frankfurt
- FRM 4 Taunushang
- FRM 6 Wetterau – Frankfurt
- FRM 8 Hanau – Frankfurt südmainisch
- FRM 9 Kreisquerung Offenbach

Der Korridor FRM 2 wird auf eigenen Wunsch hin federführend vom Kreis Groß-Gerau umgesetzt. Hier ist der Regionalverband beratend und unterstützend beteiligt.

Für alle weiteren Korridore hat der Regionalverband die Rolle des Projektkoordinators zur Erstellung der jeweiligen Machbarkeitsstudien übernommen. Um keine Zeit

Das Radschnellwege-Konzept des Regionalverbands



Unterzeichnung der Absichtserklärung FRM 6

zu verlieren und Ressourcen zu bündeln, werden alle Korridore parallel bearbeitet. Das Ziel der Machbarkeitsstudien ist nicht das Herausarbeiten der theoretisch besten Wegeführung. Vielmehr soll gemeinsam mit den Projektpartnern und flankiert von einer umfangreichen Bürger- und Fachbeteiligung der Weg gefunden werden, der sich gut eignet und gleichzeitig eine hohe Realisierungschance hat. Es werden keine Pläne für die Schublade erarbeitet. Ziel aller Machbarkeitsstudien soll die anschließende Realisierung eines Radschnellwegs sein.

Auch wenn nicht alle Radschnellwege auf einmal und in einem Stück gebaut werden können, ist festzuhalten, dass auch Teilabschnitte bereits eine hohe Sogwirkung entfalten und viele Radpendelnde anziehen. Nicht jeder muss vom Start eines gebauten Radschnellweges bis zu seinem Ende fahren. Jeder gebaute Abschnitt stellt eine erhebliche Attraktivitätssteigerung der Radinfrastruktur dar.

Die Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt

Unterzeichnung der Absichtserklärung FRM 9

Ziel dieser Maßnahme ist der Bau aller neun Radschnellwege auf ihrer gesamten Streckenlänge.

Fahrplan:

- Beschlüsse Machbarkeitsstudie
- Fördermittelakquise/Vergabe/Durchführung der Machbarkeitsstudie
- Beschlüsse zur Planung
- Fördermittelakquise/Vergabe/Durchführung der Planungsleistungen (inkl. Genehmigungsverfahren)
- Beschlüsse zum Bau
- Fördermittelakquise/Vergabe/Durchführung der Bauleistungen

Radschnellwege ...

... sind zieldirekte, hochwertige und leistungsstarke Verbindungen im Radwegenetz, deren Führungsformen Geschwindigkeiten bis zu 30 Stundenkilometer ermöglichen. Sie sind für das Fahren in einer Richtung mindestens drei Meter breit; wird in beide Richtungen geradelt, sind es vier Meter. Der Fußverkehr wird getrennt geführt und die Oberflächen zeichnen sich durch eine hohe Qualität aus. Radschnellwege sind beleuchtet und sollten an Knotenpunkten möglichst bevorrechtigt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern sein.

M2: Radschnellwege

Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Beschlüsse der Verbandskammer, Juni und September 2019
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

5.2. Multimodale Orte

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M3: Entwicklung eines Konzepts mit Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden anspruchsvoller, die Mobilitätsangebote der Dienstleister werden vielfältiger. Während die Bedürfnisse in allen Teilräumen der Region gleich hoch sind, nimmt die Vielfalt der Angebote mit Entfernung zum städtisch geprägten Raum ab.

Mit den Möglichkeiten der Digitalisierung können heute bereits die klassischen Mobilitätsangebote des Öffentlichen Nahverkehrs mit den neuen Mobilitätsangeboten wie On-Demand-Verkehren oder dem Teilen von Verkehrsmitteln intelligent vernetzt werden. Die Digitalisierung ist also eine wichtige Grundlage, um modernen Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden. Wer allerdings diese hochwertigen Angebote, auf die man jederzeit und von überall mithilfe des eigenen, vertrauten Smartphone zugreifen kann, real nutzen möchte, erlebt oft eine starke Enttäuschung bei der Ankunft in der gebauten Wirklichkeit: Mobilitätsangeboten fehlt es an städtebaulicher Struktur und Ordnung. In der Region FrankfurtRheinMain gilt dies gleichermaßen für ländliche wie für städtische Strukturen. Beide Räume – der physische und der digitale – leisten nur im Zusammenwirken einen entscheidenden Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds. Die Lösung für den physischen Raum ist die Mobilitätsstation.

Mobilitätsstationen ...

... sind gut zu erreichende, durch einheitliche Gestaltung regional wiedererkennbare und in ihrer Fläche räumlich verträgliche Orte im öffentlichen Raum, die das meist bestehende Mobilitätsangebot um weitere Mobilitätsangebote bedarfsgerecht ergänzen.

In der Region FrankfurtRheinMain gibt es bereits verschiedene konzeptionelle Ansätze zur Förderung der Verknüpfung von Verkehrsträgern. Diese beschränken sich jedoch entweder auf die Kombination ausschließlich zweier Verkehrsträger oder beinhalten nur sehr allgemeine Hinweise zu wünschenswerten Verknüpfungsqualitäten von ÖPNV-Haltepunkten. Hinzu kommen Modellstandorte, die im Ansatz die hohe Verknüpfungsqualität einer Mobilitätstation aufweisen, deren Wirkung jedoch auf ein kleines Gebiet begrenzt ist.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Regionalverband FrankfurtRheinMain entschlossen, die durch eine Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) ermöglichten Ressourcen zu nutzen und den Baustein Mobilitätsstationen „Raum für moderne Mobilitiät – RaMo“ zu ergänzen. Ziele sind:

- die Erarbeitung eines Konzepts für Mobilitätsstationen im regionalen Maßstab,
- die Prüfung der Integration dieses Konzepts als Baustein im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP),
- die Entwicklung einer Dachmarke sowie
- die Umsetzung des Konzepts bis Ende 2023.

Denn nur ein regionales Netz an Mobilitätsstationen ermöglicht alle Vorteile der Multimodalität. Bürgerinnen und Bürger aus Rockenberg haben dann die Möglichkeit, auch nachts mit einem Carsharingauto aus Friedberg nach Hause zu kommen. Berufspendler aus Frankfurt auf dem Weg zur Arbeit nach Ginsheim-Gustavsburg können die letzte Meile nach Ankunft mit der Bahn mit einem Leihfahrrad bewältigen und auf dem Rückweg nach der Bahnfahrt mit einem Lastenfahrrad einkaufen fahren.

In einem ersten Schritt wurden geeignete Standorte für Mobilitätsstationen identifiziert und hinsichtlich ihrer Lage kategorisiert. Um direkt von Beginn an Erfahrungen zu sammeln, beinhaltet das Projekt die Erarbeitung eines Planungskonzepts an einem Modellstandort. Neben Fragen des Standortes werden unter anderem Fragen zur Einbindung von Akteuren, zu einem einheitlichen Buchungssystem, zum Betreibermodell, zur Logistik und zur Möglichkeit der Integration der Stationen in den Regionalen Flächennutzungsplan geklärt. Geprüft wird die Darstellung von Mobilitätsstationen unter 5.000 Quadratmeter mittels Symbolen. Während der begleitenden Kommunikations- und Beteiligungsprozesse wird – als Baustein des zukünftigen Marketings – eine Dachmarke für die Mobilitätsstationen entwickelt und ein öffentlicher Ideenwettbewerb für den Modellstandort durchgeführt. Wissenschaftlich begleitet wird das Projekt durch die Hochschule RheinMain.

M3: Mobilitätsstationen

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage	BMBF-Förderprojekt „Raum für neue Mobilität“, Arbeitsergebnisse des Netzwerks Mobilitätsstationen
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M4: Etablierung des regionalen Netzwerks Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind Verknüpfungspunkte vielfältiger Angebote. Um alle beteiligten Akteure zusammenzubringen, hat der Regionalverband das Netzwerk Mobilitätsstationen initiiert. Aktivitäten und Ressourcen in der Region sollen so einfacher gebündelt und damit die Rahmenbedingungen für die flächenwirksame Umsetzung von Mobilitätsstationen geschaffen werden. Durch die Zusammenarbeit sollen Synergien erzeugt werden, um die Vorhaben im Verbandsgebiet im Bereich Verkehr und Mobilität aus einer überregionalen Perspektive zu beleuchten. Eine integrative Zusammenschau der unterschiedlichen Engagements eröffnet neue Wege der überregionalen Zusammenarbeit. Ziel des Netzwerks ist der regelmäßige Austausch – zunächst einmal pro Quartal – und die gemeinsame Erarbeitung von Fragestellungen in Fachworkshops.

In diesen werden mit Beteiligten der regionalen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden, Mobilitätsdienstleistern, lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNOs), Interessengemeinschaften, Verbänden und Beratungsunternehmen in Kleingruppen grundlegende Definitionen und Anforderungen formuliert, um ein gemeinsames Zielbild auzuarbeiten. Aufgrund der Ergebnisse des Netzwerkes durch Diskussionen, Erkenntnissen aus vorgestellten Best-Practice-Beispielen anderer Regionen und erarbeiteten Fragestellungen soll ein mit den zentralen Akteurinnen und Akteuren abgestimmter Maßnahmenplan beschlossen werden, welcher sich einem fortlaufenden Monitoring durch die Fachebene unterzieht.

Auftaktveranstaltung Netzwerk Mobilitätsstationen

Präsentation von Ergebnissen der Gruppenarbeit beim ersten Netzwerktreffen

M4: Netzwerk Mobilitätsstationen

Art der Maßnahme	Netzwerk
Grundlage	Arbeitspakete und Ergebnisse des BMBF-Förderprojekts „Raum für neue Mobilität“ im Bundeswettbewerb „Mobilitätswerkstatt 2025“
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M5: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen

Zahlreiche Haltepunkte des ÖPNV in der Region verfügen über zu wenig Möglichkeiten oder veraltete Anlagen zum Abstellen eines Fahrrads. Zudem sind viele Anlagen schlecht einsehbar, schwer zugänglich und unzureichend ausgeleuchtet, weisen keine Überdachung auf oder bieten rostige „Felgenklemmen“, die das Fahrrad eher beschädigen als einen sicheren Stand zu bieten.

Um mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur ÖPNV Haltestelle zu gewinnen, bedarf es anderer Qualitäten: Mit ausreichend Abstand zueinander aufgestellte, überdachte Radbügel ermöglichen ein sicheres Abstellen und leichtes Anschließen des Rades. Auch buchbare, abschließbare Fahrradboxen, die das wertvolle Fahrrad für Dritte nicht mehr zugänglich machen, werden gerade von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern verstärkt nachgefragt. Nur wer sicher sein kann, sein Fahrrad nach der Rückkehr wieder unbeschädigt vorzufinden, wird für den Weg zum Haltepunkt weiterhin das Fahrrad wählen. Gut ausgestattete Abstellanlagen, möglichst nah am Haltepunkt verortet, erhöhen den deren Einzugsbereich und steigern die Anzahl der Fahrgäste.

Der Regionalverband unterstützt seine Kommunen, den Bedarf an Abstellanlagen zu ermitteln, sie zu planen, auszuschreiben und aufzustellen. Ein weiterer Aspekt der Unterstützung besteht aus der Akquise von Fördermitteln, die das Land Hessen bereitstellt. Über das Mobilitätsfördergesetz (Bagatellgrenze 100.000 Euro) und die Nahmobilitätsrichtlinie (Bagatellgrenze 20.000 Euro) lässt sich so eine Förderung von mindestens 60% erreichen. Um personelle und finanzielle Ressourcen zu sparen, sind Sammelanträge von mehreren Kommunen sinnvoll. Der Regionalverband tritt hier als Antragsteller solcher Bike+Ride-Sammelanträge auf und bleibt bis zum Verwendungsnachweis auch Ansprechpartner für das Land. Das entlastet die begünstigten Kommunen erheblich.

Überdachte Radabstellanlage in Kelkheim-Münster

Das Engagement des Regionalverbandes führte bereits an 32 Standorten in 16 Kommunen zur Aufstellung von insgesamt 595 Radabstellplätzen und 136 schließbare Fahrradboxen. Der nächste Sammelantrag befindet sich aktuell in der Ausführung, weitere sollen folgen.

Die Realisierung von Bike+Ride-Anlagen erfolgt nach folgenden Fahrplan:

- Bedarfsermittlung
- Anmeldung der Maßnahme
- Antragstellung
- Interessensbekundungsverfahren und Ausschreibung
- Aufstellung
- Abnahme
- Abrechnung

M5: Bike+Ride-Anlagen

Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Voruntersuchungen des Regionalverbandes
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

ivm kümmert sich!

M6: Weiterentwicklung regionales Park+Ride-Konzept

Für viele Wege lässt sich die Nutzung des privaten Pkw nicht vermeiden. Gleichzeitig erhöhen gesetzliche Vorgaben, etwa zur Reinhaltung der Luft, den Handlungsdruck, den drohenden Fahrverboten in den Städten entgegenzuwirken.

Die Möglichkeit, nahe dem eigenen Wohnort auf den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) umzusteigen, soll verbessert werden, indem durch zusätzliche, intermodale Angebote und dezentrale P+R-Anlagen die Verknüpfung von Fuß-, Rad-, Auto- und öffentlichem Personenverkehr erleichtert wird. Die Strecken, die mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden, verkürzen sich damit beträchtlich. Dadurch werden Staubereiche zu Hauptverkehrszeiten entlastet, die Nutzung der Angebote des öffentlichen Verkehrs gefördert und ein Beitrag zum Schutz von Umwelt und Klima geleistet.

Entsprechend des verbundweiten P+R-Maßnahmenplans des RMV ist ein mehrstufiges System zur Optimierung der Anbindung vorgesehen.

- Stationen mit eher nahräumlichem und lokalem Einzugsbereich (weniger als 5 Kilometer)
- Stationen mit interkommunalem Einzugsbereich und zur Anbindung weiter entfernter Siedlungsgebiete (mehr als 5 Kilometer)

Jede Haltestelle des regionalen Schienenverkehrs soll ein Basisangebot von 10 P+R-Stellplätze aufweisen.

Im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) werden Park+Ride-Plätze ab einer Fläche von 5000 Quadratmetern dargestellt. Für die Neuaufstellung ist vorstellbar, diese Mindestanforderung auch auf die Ausweisung entsprechend großer Parkhäuser anzuwenden.

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes, die Umsetzung des regionalen Konzepts für Mobilitätsstationen und die Verknappung von Parkraum in den Innenstädten sind komplementäre Maßnahmen, die für die Annahme des Angebots von großer Bedeutung sind.

Fahrplan:

- RMV-weite Analyse der Stationen mit Bedarfsermittlung und Bewertung für Ausbau, Neubau, Umwidmung und Optimierung der Anbindung
- Ansprache der Kommunen
- Umsetzungskonzept kurz- und mittelfristig
- Gesamtkonzeption zur Förderung von P+R- und zur intermodalen Verknüpfung an SPNV-Stationen
- Integration relevanter Flächen in den Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP)
- Datenmanagement und Erweiterung der digitalen Plattform zu Park+Ride-Plätzen
- Vorbereitung eines Förderantrags im Rahmen des Bundesprogramms „Saubere Luft“

M6: Regionales Park+Ride-Konzept	
Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage	Regionaler Nahverkehrsplan, Maßnahmenplan Park+Ride, Voruntersuchungen der ivm
Weitere Infos	www.ivm-rheinmain.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

5.3. Wiederentdeckter Fußverkehr

M7: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main

Um dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit zu widmen und nach Konzepten und planerischen Lösungen zu suchen, wie Fußgänger aller Altersgruppen sicher, bequem und durchgängig in den Städten und Gemeinden der Region unterwegs sein können, wurde im Spätsommer 2020 das Fußverkehrsforum Rhein-Main gegründet. Zu diesem Zweck kamen Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Verbände wie FUSS e.V., Verkehrsclub Deutschland, aber auch ADFC Hessen und Verkehrsplanende aus den Verbandskommunen im Haus der Region zusammen. Im halbjährlichen Turnus soll das Fußverkehrsforum den Wissens- und Fachaustausch fördern, den Teilnehmenden die vielfältigen Blickwinkel und Herausforderungen der anderen zeigen – von Kommunen über Fachverbände und Lobbyorganisationen bis hin zur Polizei –, laufende Aktivitäten und Initiativen vernetzen und neue Ideen und Maßnahmen für mehr und guten Fußverkehr erarbeiten und initiieren. Vorbild des Formats ist das erfolgreiche „RADforum RheinMain“, in dem sich Radverkehrsakteure seit 17 Jahren austauschen und die regionalen Aktivitäten und Planungen koordinieren.

M7: Fußverkehrsforum Rhein-Main	
Art der Maßnahme	Netzwerk
Grundlage	Kooperation mit der AGNH und dem FUSS e.V.
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

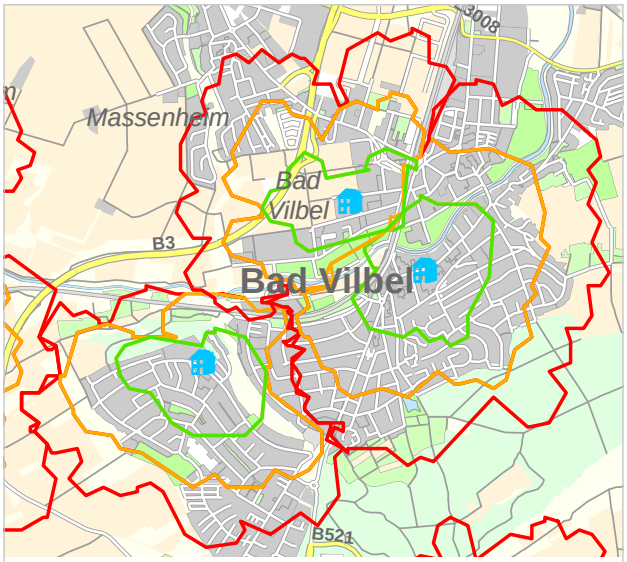
REGIONALVERBAND kümmert sich!

M8: Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

Die Lebensqualität von Wohnquartieren bemisst sich nicht zuletzt daran, wie gut die fußläufige Erreichbarkeit von Zielen und Angeboten des täglichen Bedarfs ist. Durch effiziente Raum- und Verkehrsstrukturen können die Abhängigkeit von der Nutzung eines privaten Pkws und das Verkehrsaufkommen sowie der Verbrauch wertvoller Flächen deutlich reduziert werden. Kurze Wegeverbindungen in den Siedlungsquartieren leisten zudem einen wichtigen Beitrag zu einer energieeffizienten, klimagerechten und lebendigen kommunalen Entwicklung.

Um die fußläufige Versorgungssituation zu untersuchen, hat der Regionalverband bereits im Jahr 2013 in seinem Geographischen Informationssystem (GIS) ein Fußwegenetz erstellt, das jährlich fortgeschrieben wird. Vereinfacht gesagt, wurden von allen Straßen und Wegen zunächst die für Fußgänger nicht nutzbaren Strecken – Autobahnen und Kraftfahrstraßen – gekennzeichnet, alle anderen Strecken bilden das Fußwegenetz. Dessen Analyse erfolgt, indem für jeden Abschnitt eine Streckenlänge sowie je nach Nutzerprofil eine Wegezeit hinterlegt wird. Die Nutzerprofile enthalten durchschnittliche Gehzeiten (Kilometer pro Stunde) für Menschen in verschiedenen Altersklassen sowie mit Mobilitätseinschränkungen. So ermöglicht das Fußwegenetz im GIS ein Fußgängerrouting und die Ableitung von Einzugsbereichen, die als Isolinien gleicher Entfernung oder Gehzeit dargestellt werden können.

In die Analyse werden alle wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge einbezogen. Diese sind im GIS als Punktinformationen, sogenannte Points of Interest (POI), hinterlegt. Sie beinhalten Schulen, Kindergärten, Sporteinrichtungen, Supermärkte, Bürgerhäuser, Arztpraxen, Apotheken sowie Bushaltestellen und Schienenhaltepunkte. Für diese POI können die fußläufigen Erreichbarkeiten berechnet und grafisch dargestellt werden.



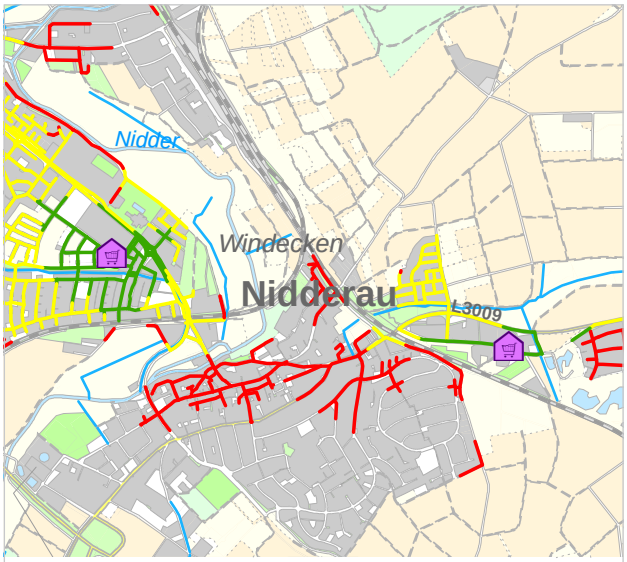
Fußläufige Erreichbarkeit Grundschulen

Entfernung zur nächstgelegenen Grundschule dargestellt als Einzugsbereiche in Meter

Grundschule

Entfernung in Metern

- bis 400
- 400 bis 800
- 800 - 1200



Fußläufige Erreichbarkeit Lebensmittelhandel

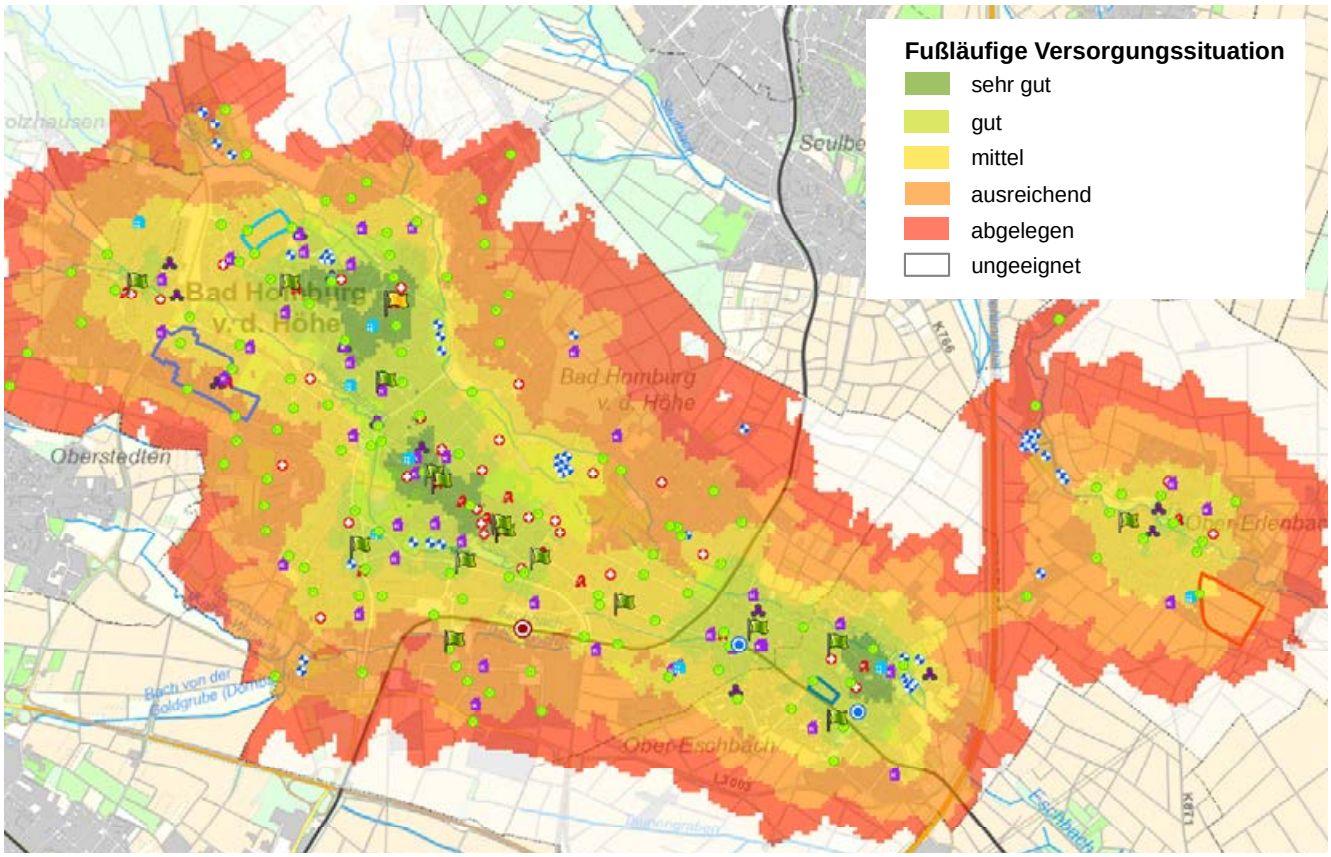
Gehzeit zum nächstgelegenen Lebensmittelhandel dargestellt im Fußwegenetz in Minuten - moderates Gehtempo -

Lebensmittelhandel

Gehzeit in Minuten

- bis 5
- 5 bis 10
- 10 bis 15

Ausgehend von der Grundannahme, dass Menschen höchstens 1200 Meter zu Fuß gehen, um Einrichtungen zur Daseinsvorsorge zu erreichen – bei größeren Distanzen wird ein anderes Verkehrsmittel gewählt –, wird die zu betrachtende Fläche mithilfe eines 200-Meter-Rasters in Erreichbarkeitsklassen aufgeteilt. So entsteht eine Karte, die Räume schlechter Erreichbarkeit, solche mit Handlungsbedarf zur Verbesserung des Fußwegenetzes und solche mit guter Erreichbarkeit erkennbar macht. Den Kommunen des Regionalverbandes wird diese Analyse zur Verfügung gestellt.



Beispiel der fußläufigen Versorgungssituation in Bad Homburg vor der Höhe 2016

M8: Fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

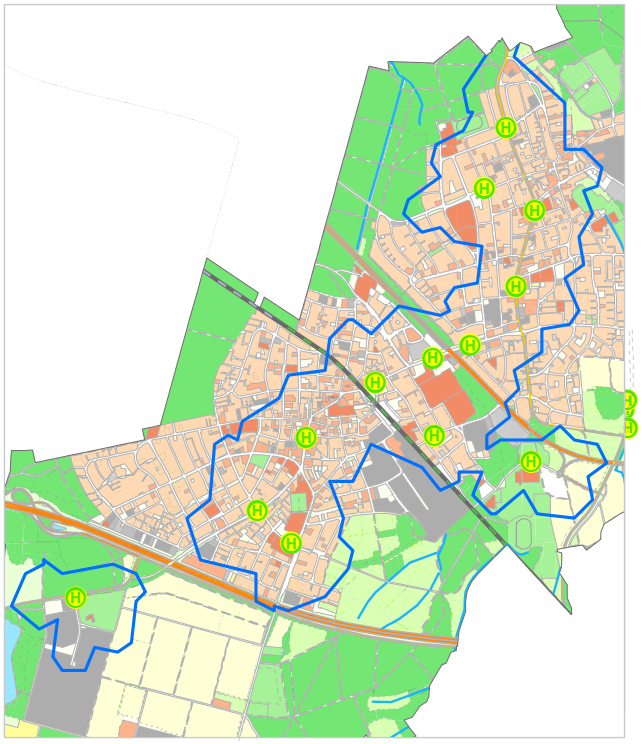
Art der Maßnahme	Analyse
Grundlage	Hauseigene Analyse fußläufiger Erreichbarkeiten
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M9: In fünf Minuten fußläufig ein Mobilitätsangebot erreichen

In fünf Minuten ein über die eigenen Füße hinausgehendes Mobilitätsangebot in Form von ÖPNV- und/oder Sharing-Angeboten erreichen zu können, stellt eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw dar. In diversen Kommunen des Gebiets der Mobilitätsstrategie besteht diese Möglichkeit flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet bisher nicht.

Der Regionalverband hat für seine Mitgliedskommunen dazu eine Analyse mit der Fragestellung „In fünf Minuten fußläufig an einem Mobilitätsangebot ankommen. Wo geht es und wo geht es nicht?“ durchgeführt. Hierbei geht es ausdrücklich nicht um eine zeitliche Komponente, die für die Menschen zumutbar erscheint, sondern um eine Qualität, die die Nutzung anderer Mobilitätsangebote über das eigene Auto hinaus äußerst attraktiv erscheinen lässt.



Innerhalb von fünf Gehminuten an einem Mobilitätsangebot ankommen – im blau markierten Bereich geht es!

Ausgehend vom bestehenden ÖPNV-Netz sowie den unterschiedlichen lokalen Sharing-Angeboten wurden mit Hilfe eines Geographischen Informationssystems die Siedlungsflächen ermittelt, die in der genannten Zeit zu Fuß erreichbar sind. Hierbei wurden tatsächlich nutzbare Wegebeziehungen berücksichtigt. Heraus kam, dass in knapp 80 Prozent der Innenbereiche des Verbandsgebietes die Erreichbarkeit zumindest eines der genannten Mobilitätsangebote gegeben ist. Die restlichen gut 20 Prozent gilt es nun gemeinsam mit den betroffenen Mitgliedskommunen zu bewerten und falls möglich Maßnahmen zu entwickeln, die einen effizienten Lückenschluss zulassen. Denkbar wären etwa lokal leicht veränderte Linienwege von Bussen, die Errichtung von Sharing-Stationen oder aber auch einer Mobilitätsstation, an der unterschiedliche Mobilitätsangebote gebündelt verfügbar sind. Der Regionalverband hat bereits ein umfangreiches Netzwerk von Fachleuten auf dem Gebiet des ÖPNV, der Sharing-Systeme und der Mobilitätsstationen aufgebaut und steht den Kommunen im Gebiet der Mobilitätsstrategie beratend und unterstützend zur Seite.

M9: Die Fünf-Minuten-Region

Art der Maßnahme	Analyse
Grundlage	Analyse fußläufiger Erreichbarkeiten, POI: Mobilitätsangebote
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M10: Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen

Siedlungsentwicklung erfolgte lange Zeit überörtlich entlang von Verkehrswegen wie etwa Bahntrassen. Die Menschen siedelten sich hier an, da über die Schiene sowohl Wirtschaftsgüter als auch Personen gut befördert werden konnten. Innerörtlich hingegen spielte der lokale Bahnhof in der Siedlungsentwicklung von Städten und Gemeinden in den zurückliegenden Jahrzehnten eine oftmals untergeordnete Rolle. Dies hatte zur Folge, dass die fußläufigen Beziehungen zum Bahnhof und zwischen einzelnen Siedlungsquartieren weniger beachtet und sie bisweilen planerisch vernachlässigt wurden. Es gibt aber auch Positivbeispiele wie der Bahnhaltepunkt Offenbach Ost oder Rosbach vor der Höhe, die aus unterschiedlichsten Richtungen erschlossen wurden.

Zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr müssen Haltepunkte jedoch gut erreichbar sein. Deshalb soll die fußläufige Erreichbarkeit der im Gebiet der Mobilitätsstrategie gelegenen Schienenhaltepunkte in einem mehrstufigen Prozess bis Ende 2023 analysiert und mit den Standortkommunen beraten werden. Neben einer Klassifizierung der Lage von Bahnhalten, beispielsweise in „zentralörtlich“ oder „peripher“, sollen auch Wegebeziehungen von/zu P+R-Anlagen und Bushaltestellen untersucht sowie Hauptfußgängerströme definiert werden. Die qualitative Ausgestaltung von Zuwegungen zu Bahnhaltepunkten soll ebenso Berücksichtigung finden wie diverse Kriterien zur Barrierefreiheit. So soll der Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) für die Menschen in der Region attraktiver gestaltet werden. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit den Standortkommunen und Stationsbetreibern notwendig.

Haltepunkte (Offenbach-Ost, Rosbach vor der Höhe, re.) können durch vielfältige Qualitäten bei der Zugänglichkeit punkten und Lücken bei der Erschließung schließen

M10: Fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhöfen	
Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage	Nahverkehrsplan RMV, Analyse fußläufiger Erreichbarkeiten, Beschluss der Verbandskammer, Juli 2020
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

Aufgabenträger kümmern sich!

M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte

Ob Rollstuhlfahrer, Senioren, die auf die Benutzung eines Rollators angewiesen sind, Menschen mit motorischen oder sensorischen Einschränkungen, Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste, die einfach viel Gepäck mit sich führen: All diese Personengruppen sind bei ihren alltäglichen Wegen auf einen möglichst barrierefreien Personennahverkehr auf der Schiene angewiesen. Dies kann Informationen zu Fahrplänen ebenso betreffen wie den Weg zum Bahnhof, dessen Ausstattung oder den Übergang auf andere Verkehrsmittel. Entsprechende Vorgaben sind in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sowie im Personenbeförderungsgesetz sowohl für den schienengebundenen Nahverkehr als auch für den ÖPNV auf der Straße enthalten.

Eine vollständige Barrierefreiheit ist jedoch rechtlich nicht klar definiert. Für den Rhein-Main-Verkehrsverbund ist die Autonomie des Fahrgasts Maßstab für die Gestaltung von Barrierefreiheit. Die Mobilitätsstrategie möchte die Kommunen und Nahverkehrsbetriebe dabei unterstützen, allen Menschen eine einfache und unkomplizierte Nutzung der Schienenhaltepunkte zu ermöglichen. Beispiele sind etwa höhengleiche Ein- und Ausstiege, taktile Leitstreifen oder die Ankündigung des nächsten Haltepunktes im Schienenfahrzeug.

Wie auch die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Schienenhaltepunkten der Bahn/Tram (siehe M10) soll die Beseitigung von Barrieren, die der ÖPNV-Nutzung im Weg stehen, gemeinsam mit den Kommunen im Gebiet der Mobilitätsstrategie, dem RMV, den lokalen Aufgabenträgern und den Stationsbetreibern erreicht werden.

Schienenhaltepunkt „Musterschule" der U5 Richtung Preungesheim mit höhengleichem Ein- und Ausstieg, taktilem Leitstreifen und optischem Fahrtzielanzeiger

M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte	
Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Gesetzliche Vorgabe, Regionaler Nahverkehrsplan und weitere Nahverkehrspläne

5.4. Schienenorientierte Siedlungsentwicklung

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M12: Ausweisung neuer Baugebiete vorrangig maximal 2.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt

Die Siedlungsentwicklung im Gebiet der Mobilitätsstrategie orientierte sich in den vergangenen Jahrzehnten nicht immer prioritär entlang vorhandener Verkehrsachsen wie etwa Schienenstrecken.

Schienenverkehr ist umweltfreundlich, für alle ohne Zugangsbeschränkung nutzbar und erlaubt flächenschonende Mobilität von Menschen und Gütern über größere Distanzen. Viele Schienenhaltepunkte dienen als Motor für die Siedlungsentwicklung, dort entwickeln sich attraktive Standorte für Wohn- und Gewerbeansiedlungen. Gewerbegebiete wiederum bedürfen einer Schienenerschließung für Beschäftigte und für den Gütertransport. Dies beugt Lkw-Fahrten durch sensible Ortslagen vor.

Soweit vor Ort umsetzbar, soll zukünftig die Ausweisung von neuen Baugebieten im Interesse der Verzahnung von Siedlung und Schienenachsen in der Regel nicht weiter als 2.000 Meter von bestehenden Schienenhaltepunkten erfolgen. Weiterhin ist auch in der Nähe bereits bestehender Siedlungen zu prüfen, ob das existierende Schienennetz im Zuge der Siedlungsentwicklung um weitere Haltepunkte sinnhaft ergänzt werden kann. Auch für den Bau komplett neuer Schienenstrecken darf es keine Denkverbote geben.

M12: Lage neuer Baugebiete bei Schienenhaltepunkten	
Art der Maßnahme	Vorbereitende Bauleitplanung
Grundlage	Regionaler Flächennutzungsplan und weitere Flächennutzungspläne
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

M13: Bau des Schienenrings um Frankfurt am Main

RMV kümmert sich!

Mit der Fertigstellung der Regionaltangente West (RTW) wird es nicht getan sein. Um die Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs gegenüber dem privaten Pkw noch deutlicher zu erhöhen und damit den Hauptbahnhof Frankfurt als Transitort spürbar zu entlasten, braucht die Region FrankfurtRheinMain auch die Regionaltangente Ost (RTO) sowie die ergänzenden Lückenschlüsse Süd und Nord. Nur mit einem geschlossenen Schienenring um die Mainmetropole kann sich die Schiene als das Rückgrat leistungsfähiger Infrastruktur in der Region behaupten. Wesentlich für die Leistungsfähigkeit der Schiene im Bereich des Knotens Frankfurt am Main ist der Fernbahntunnel sowie weitere Maßnahmen in anderen anderen Teilen der Region, darunter Reaktivierung der Horlofftalbahn und die Elektrifizierung und der Ausbau der Niddertalbahn. Zudem tragen viele Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans wie zum Beispiel die nordmainische Ausbaustrecke oder die Neu-/Ausbaustrecken Frankfurt – Mannheim und Frankfurt – Fulda zu einer Verbesserung der Schieneinfrastruktur bei.

M13: Schienenring um Frankfurt am Main	
Art der Maßnahme	Baumaßnahme
Grundlage	Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Nahverkehrsplan, FrankfurtRheinMain^{Plus}
Weitere Infos	www.frmplus.de

5.5. Maßgeschneiderter ÖPNV

Nahverkehrs-organisationen kümmern sich!

M14: Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region

Gerade in ländlich geprägten Räumen ist das ÖPNV-Angebot oftmals wenig attraktiv. Es verkehren meist nur wenige Linien in einem weitmaschigen Takt. Vor allem in den Tagesrand- und Nachtstunden stellt der öffentliche Personennahverkehr keine echte Alternative zum privaten Pkw dar. Auch in urbanen Räumen ergibt sich aus den bestehenden Anrufsammeltaxis und Rufbussen oft nur ein starres, für den Fahrgast wenig brauchbares Konstrukt. Feste Linienwege im Stundentakt oder höher lassen auch hier die Menschen lieber auf ihr privates Fahrzeug zurückgreifen, anstatt den ÖPNV zu nutzen.

Hier können On-Demand-Systeme, die bereits in einigen Teilregionen des Gebiets der Mobilitätsstrategie im Einsatz sind, eine attraktive Alternative darstellen. So bietet beispielsweise der „Hopper" der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach eine Ergänzung zum bestehenden ÖPNV und wartet dabei mit einem Höchstmaß an Flexibilität auf. Dieses neuartige On-Demand-Angebot passt sich an die Bedürfnisse seiner Nutzer an und verkehrt ohne einen starren Fahrplan, indem Fahrtenwünsche unterschiedlicher Kunden sinnhaft miteinander verknüpft und somit Synergien geschaffen werden.

Hierfür sind die Fahrgäste auch bereit, ein erhöhtes Fahrtentgelt zu entrichten. Je flexibler die Angebote sind, desto mehr verliert die Nutzung des eigenen Pkw an Attraktivität. Eine insbesondere hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit abgestimmte Einführung dieses Angebots in allen sechs Kreisen der Region, welche die Eigenmarken der lokalen Nachverkehrsorganisationen bewahrt, kann einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrswende leisten.

© pineda-fotografie/kvgOF

M14: Regionsweite On-Demand-Systeme	
Art der Maßnahme	Angebotserweiterung
Grundlage	Regionaler Nahverkehrsplan, lokale Nahverkehrspläne
Weitere Infos	www.kvgof-hopper.de

RMV kümmert sich!

M15: Ausbau des Schnellbusliniennetzes in der Region

Große Teile des ÖPNV-Netzes im Gebiet der Mobilitätsstrategie sind auf die Frankfurter Innenstadt als Zielgebiet ausgerichtet. Dies hat zur Folge, dass Fahrtrelationen in andere Mittel- und Oberzentren der polyzentrischen Region FrankfurtRheinMain nur mit Umsteigebeziehungen in der Frankfurter Innenstadt oder dem Hauptbahnhof Frankfurt möglich sind. Dies führt zu langen Fahrt- und regelmäßigen Wartezeiten.

Schnellbuslinien können hier Abhilfe leisten, da sie oftmals auf den Tangentialen des Ballungsraumes verkehren und nicht in den Bereich der Frankfurter Innenstadt führen. Beispiele sind die X17 (Hofheim – Hattersheim – Frankfurt Flughafen Terminal 1 – Neu-Isenburg) oder die X27 (Königstein – Kronberg – Oberursel – Bad Homburg – Karben – Nidderau). Zudem stellen solche Buslinien eine gute Alternative zu (noch) nicht vorhandenen S- und Regionalbahnlinien dar, weil auch mit diesem Verkehrsmittel regionale Distanzen zügig überbrückt werden können.

Im Gegensatz zu Schienenstrecken sind sie deutlich schneller zu realisieren, da sie auf bereits existierender Verkehrsinfrastruktur betrieben werden und Haltestellen flexibel angepasst werden können. Für einen effizienten Betrieb und um eine wirkliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu sein, benötigen Schnellbusse jedoch gerade im hochverdichteten Raum und auf verkehrlich stark frequentierten Streckenabschnitten eigene Busspuren, die generelle Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gewährleisten. Gerade entlang der späteren Trassen eines Schienenrings um Frankfurt herum können Schnellbuslinien eine kurzfristig einzurichtende attraktive Alternative zum Pkw sein.

© Jana Kay

M15: Schnellbusliniennetz	
Art der Maßnahme	Angebotserweiterung
Grundlage	Regionaler Nahverkehrsplan
Weitere Infos	www.rmv.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M16: Entwicklung urbaner Seilbahnen

Seilbahnen gondeln nicht nur zu Erholungsgebieten in die Berge, sondern können auch in Ballungsräumen als Bestandteil eines integrierten Mobilitätskonzepts für den Alltagsverkehr von Nutzen sein. Dies wurde durch die Beiträge auf dem ersten Seilbahntag des Regionalverbands im Frühjahr 2019 deutlich.

Verbandsdirektor Thomas Horn, 1. Seilbahntag 2019

Urbane Seilbahnen überwinden topografische Barrieren, aber auch Flüsse oder Autobahnen – und dies bei hoher Beförderungsleistung. Gerade für oft und zahlreich besuchte Ziele wie Flughäfen, Multifunktionsarenen, Universitätsstandorte oder große Gewerbegebiete, deren verkehrliche Anbindung zu bestimmten Tageszeiten deutlich an die Kapazitätsgrenzen gelangt, können sich urbane Seilbahnen als ergänzendes Element bewähren oder auch als Zwischenlösung für Infrastrukturvorhaben mit langen Planungs- und Bauzeiten dienen. Kurze Planungszeiten, niedrige Baukosten und nicht zuletzt der geringe Flächen- und Ressourcenverbrauch sprechen für den Verkehrsträger. Als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Netz lassen sich Seilbahnen leicht in die Angebotsstruktur kommunaler Verkehrssysteme integrieren.

Erste Untersuchungen zu möglichen Streckenführungen zeigen die Einsatzmöglichkeiten für urbane Seilbahnen in der Region auf: Potenzial bietet zum Beispiel die Strecke vom künftigen Terminal 3 des Flughafens über Zeppelinheim, Neu-Isenburg, dem Waldparkplatz am Stadion Frankfurt bis zum S-Bahnhof Louisa. Mit der Realisierung einer solchen Linie ließen sich bisher hochfrequentierte Knotenpunkte deutlich entlasten.

Der Rahmen für die Finanzierung ist ebenfalls günstig: Durch die Anpassung des Hessischen Mobilitätsfördergesetzes (MobFG) und mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist die Förderfähigkeit urbaner Seilbahnen gewährleistet.

M16: Urbane Seilbahnen	
Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage:	Voruntersuchungen des Regionalverbands mit der Hochschule Darmstadt h_da
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

5.6. Gebündelter Wirtschaftsverkehr

REGIONALVERBAND kümmert sich!

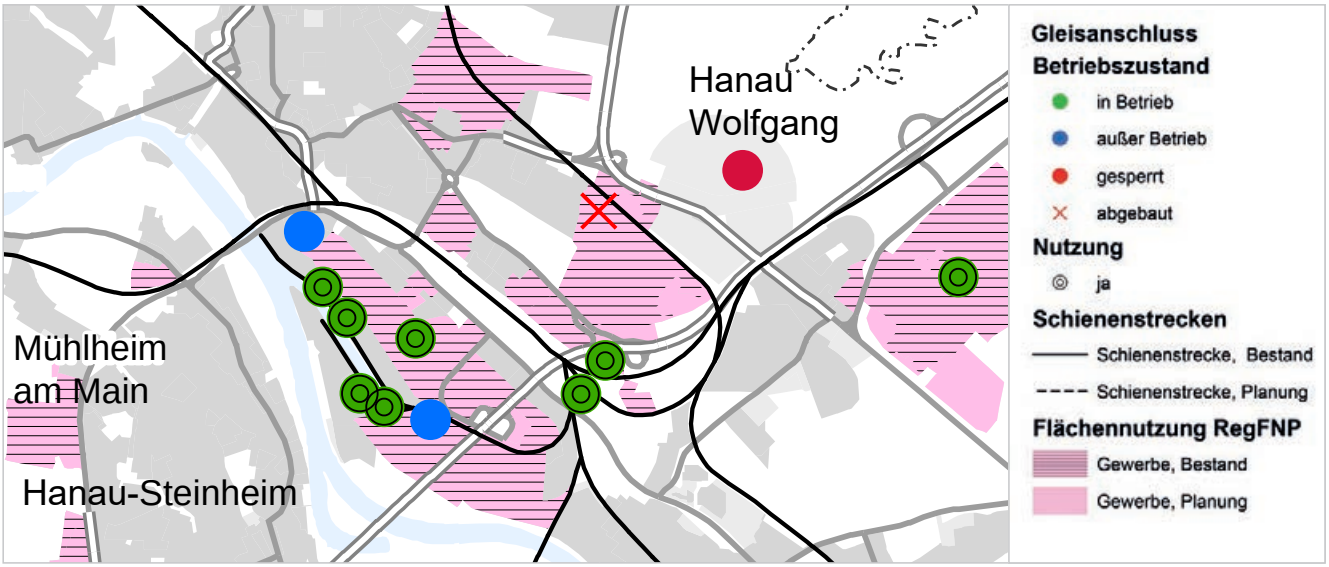
M17: Prüfung des Potenzials der Gleisanschlüsse in der Region für mehr Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

Die bundesweite, von über 40 Fachverbänden und Institutionen unterzeichnete Gleisanschlusscharta hat zum Ziel, die rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse im Güterverkehr zu verbessern. Der Regionalverband ist Mitunterzeichner. Bis 2030 sollen alle rund 110 Industriegleise und Gleisanschlüsse der Region im Hinblick auf ihre Reaktivierung oder Ausweitung der Bedienung überprüft sein. Weiterhin wird der Regionalverband gemeinsam mit anderen Akteuren dafür sorgen, dass die bundesweite Gleisanschlussförderrichtlinie attraktiver gestaltet wird.

Die Zahl der Gleisanschlüsse, die einen direkten Anschluss eines oder mehrerer Unternehmen an das Schienennetz bieten, ist in den letzten 25 Jahren dramatisch zurückgegangen. Zudem werden nicht alle der noch vorhandenen Anschlüsse auch genutzt. Die Gründe sind vielfältig: die (Teil-)Verlagerung auf die Schiene wird als nicht notwendig oder nicht wirtschaftlich angesehen, die Vorteile sind nicht bekannt oder erfolgte Versuche einer Reaktivierung sind am Fehlen eines Ansprechpartners oder dem komplexen Verfahren gescheitert. Nicht zuletzt spielt auch die Gewohnheit eine zentrale Rolle: der Verkehrsträger Straße mit dem Lkw als Transportmittel ist vertraut, die Risiken etwa durch Stauzeiten oder Unfälle allgemein akzeptiert, die entstehenden Belastungen für Umwelt und Mensch bleiben ohne direkte Konsequenzen.

Die nächsten Schritte umfassen:

- Inkrafttreten der neuen Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes
- Prüfung erster Gleisanschlüsse durch den Regionalen Schienencoach in der Pilotphase (siehe M18)
- Fortsetzung des bereits seit Jahren bestehenden Austauschs der Akteure in der Region und dadurch Prüfung weiterer Gleisanschlüsse
- Fortschreibung der Karte Gewerbeflächen und Gleisanschluss



Viele Gleisanschlüsse in der Region werden genutzt. Im Kartenausschnitt für Hanau sind diese grün darstellt. Alle anderen Gleisanschlüsse sind aus unterschiedlichen Gründen nicht nutzbar, können jedoch mit geringem Aufwand aktiviert werden.

M17: Gleisanschlüsse	
Art der Maßnahme	Analyse
Grundlage	Regionale Schienenstrategie des Verbandes, Karte Gewerbeflächen mit Gleisanschluss
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M18: Regionaler Schienencoach für mehr Güter auf die Schiene und bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste

Der zuverlässige Transport von Gütern zur Sicherstellung von Produktionsprozessen sowie der Ver- und Entsorgung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Region FrankfurtRheinMain. Er findet derzeit zu etwa 80 Prozent auf der Straße statt und führt zu Umweltbelastungen wie beispielsweise Lärm und Luftverschmutzung mit zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen der örtlichen Lebensqualität. Der Regionalverband hat für das Gebiet der Mobilitätsstrategie einen Regionalen Schienencoach engagiert, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern und Chancen für die Entwicklung von Schienenstrecken auszuloten. Ziel ist, nicht nur die Güter-, sondern auch die Personenverkehrsnachfrage auf der Schiene zu steigern. Mit dem Regionalen Schienencoach soll insbesondere den Kommunen ein Ansprechpartner zur Seite gestellt werden, der diese unter anderem bei der Aktivierung oder Wiederinbetriebnahme von Gleisanschlüssen bzw. Schienenstrecken berät, an die zuständigen Stellen vermittelt und Informationen zu Fördermitteln bereithält.

Hierunter fallen auch kleinere Ertüchtigungsmaßnahmen von Schieneninfrastruktur wie z. B. Verbesserung des Taktes durch Schaffung von Begegnungsverkehr an Bahnhöfen bei eingleisigen Strecken.

Folgende Aufgaben erfüllt der Schienencoach ab Ende 2020:

- Marktbeobachtung und -einschätzung
- Abschätzung des Potenzials für mehr Güter auf die Schiene bei in Frage kommenden Standorten (einzelne Unternehmensansiedlung oder ganze Gewerbegebiete) sowie bezüglich Personenverkehrsnachfrage für Siedlungsflächen im Einzugsbereich von Schienenhaltepunkten
- Beratung von Kommunen und Unternehmen bei der Planung und Erhaltung von Gleisanschlüssen und Schienenstrecken mit Unterstützung bei Verfahrensfragen
- Fördermittelberatung für Kommunen und Unternehmen und Unterstützung bei der Auswahl des geeigneten Bahnspezialisten, des Spediteurs oder des Eisenbahnbetreibers.

Die Beratungsleistung ist nicht auf Kommunen mit einem direkten Anschluss an die Schiene beschränkt. Auch im kombinierten Verkehr liegen wesentliche Potenziale, die es zu erschließen gilt.

© HFM

Mit dem Schienencoach Potenziale für Bahnstrecken und Gewerbeerschließungen nutzen
Orte: Mainova in Frankfurt am Main und Strecke Frankfurt am Main – Grävenwiesbach

M18: Regionaler Schienencoach

Art der Maßnahme	Beratung
Grundlage	Regionale Schienenstrategie des Verbandes, Karte Gewerbeflächen mit Gleisanschluss, Beschluss der Verbandskammer, Juli 2020
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M19: Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts

Das Leben aller in der Region lebenden Menschen ist von Warenströmen begleitet. Egal, ob diese im Supermarkt in Butzbach, beim Bäcker in Steinbach oder online aus der Wohnung in Offenbach einkaufen, es müssen hierfür Güter transportiert, Abfälle entsorgt und Mitarbeiter bewegt werden. Der somit entstehende Wirtschaftsverkehr ist notwendig, stellt die Region FrankfurtRheinMain jedoch vor Herausforderungen. Die innerstädtischen Lieferverkehre, nicht zuletzt verursacht durch den Online-Handel, nehmen deutlich zu, ebenso wie die Lkw-Fahrten in den Zuläufen großer Gewerbe- und Industriegebiete der Peripherie. Häufig fehlt es hier an einer abgestimmten Steuerung.

Örtliche Maßnahmen können dabei nur Teillösungen darstellen, da diese die weit vernetzten Prozesse im Wirtschaftsverkehr nicht vollständig adressieren können. Eine optimierte Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs kann daher nur durch einen regionalen Strategieansatz erreicht werden, welcher auf praxisnahen Handlungsempfehlungen basiert.

Einen solchen Ansatz stellt das regionale Wirtschaftsverkehrskonzept dar, welches konkrete Maßnahmen für eine verbesserte Situation im Wirtschaftsverkehr enthalten wird. Gemeinsam mit den relevanten Akteuren werden u.a. für die Bausteine Bündelung von Verkehren, Belieferung über Mikrodepots, Einrichtung von Ladezonen, Logistikflächenmanagement, Sicherung/Ausbau von multimodalen Logistikstandorten regionale Lösungsstrategien mit Umsetzungsperspektive aufgezeigt. Somit ist dieses Konzept für eine überörtliche Verkehrsoptimierung ebenso wie für die Reduktion des innerörtlichen Verkehrs maßgebend. Die Kommunen sollen dabei angehalten werden, Bündelung von Warenströmen bei der Vorortbelieferung von privaten Haushalten sowie Geschäften anzugehen. Die erarbeiteten Inhalte des Konzepts sollen zudem, soweit zielführend, in regionale Planwerke wie den Regionalen Flächennutzungsplan einfließen.

Fahrplan:

- Einrichtung einer Steuerungsgruppe
- Identifizierung von Anforderungen unter Begleitung der Steuerungsgruppe
- Ausarbeitung des Konzepts

Mit dem Wirtschaftsverkehrskonzept sollen beispielsweise Lieferfahrten gebündelt werden, damit die Innenstädte entlastet werden

M19: Regionales Wirtschaftsverkehrskonzept

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage:	Positionspapiere der Wirtschaft

5.7. Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende – noch nicht bewertete Vorschläge aus der Fachbeteiligung

M20: Regionaler Zustandsbericht zur Verkehrsinfrastruktur

Um den Bedarf an notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einzuordnen, ist der Zustand aller Straßen, Brücken, Schienenwege etc. zu erfassen und zu bewerten. Diese Zustandsberichte sollen alle drei Jahre erstellt und veröffentlicht werden.

M21: Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente

Kann die Mobilitätswende nur durch (Um)Bau, Neuaufteilung und alternative Angebote alleine gelingen? Oder braucht sie flankierende ordnungspolitische Maßnahmen? Eine Überprüfung der Wirksamkeit von solchen Maßnahmen wie z. B. die Regio-Maut, Tempo 30 innerorts, einer regionalen Umweltzone, einem Tempolimit auf Autobahnen, einer Nahverkehrsabgabe sowie einer regionalen Parkraumbewirtschaftung schafft die inhaltliche Entscheidungsgrundlage für ein abgestimmtes politisches Handeln. Eine europaweite Betrachtung erfolgreich laufender Maßnahmen und solcher, die weniger erfolgreich verlaufen sind, soll bei der Einordnung helfen.

M22: Überregionales verkehrliches Datenmodell unter Beteiligung aller Verkehrsträger und mit Integration relevanter Daten dieser Verkehrsträger

Zur Abbildung des Verkehrsgeschehens und der Wechselwirkungen mit Siedlungsmaßnahmen ist ein integriertes Siedlungs- und Verkehrsplanungsmodell erforderlich, das alle überörtlich relevanten Landverkehrsträger betrachtet. In diesem Modell sollen auch verkehrs- und umweltpolitische Instrumente Eingang in die Betrachtung finden. Die Grundlagen hierfür sind in der Region vorhanden.

Dazu gehört auch die Einrichtung eines regionalen und verkehrsträgerübergreifenden Baustellenmanagements.

M23: Einrichtung eines regionalen Mobilitätsfonds

Gute Ideen für Projekte und Maßnahmen, welche die Zukunft der Mobilität gestalten können, gibt es in der Region viele. Voraussetzung für deren Umsetzung ist, neben engagierten Akteuren und mutigen Entscheidungen, eine gesicherte Finanzierung. Häufig sind hier Fördermittel notwendig, welche die fehlenden Finanzmittel ausgleichen. Deren Beantragung beinhaltet jedoch einige Hürden wie zum Beispiel die Bereitstellung von Eigenmitteln, Bagatellgrenzen oder aufwendige Antragstellungen.

Für Fälle, bei denen die Umsetzung von Maßnahmen an solchen Hürden zu scheitern droht, muss ein geeignetes Finanzierungsinstrument geschaffen werden. Neben einer schnellen und unkomplizierten Beantragung von Fördermitteln sollte dieses nicht nur eine direkte Maßnahmenfinanzierung ermöglichen, sondern auch die für die meisten Förderprogramme notwendigen Eigenmittel bereitstellen können.

Der regionale Mobilitätsfonds soll das Portfolio der vorhandenen Fördertöpfe ergänzen und die beschriebenen Anforderungen erfüllen. Zudem soll seine Mittelausstattung über Akteure des öffentlichen und privaten Sektors erfolgen, welche Interesse an der Verbesserung der Mobilitätssituation in der Region haben.

6. Die nächsten Schritte

Wir haben im Eingangskapitel dieser Mobilitätsstrategie eine mutige Mobilitätsvision für FrankfurtRheinMain benannt und anschließend Ziele dazu formuliert. Außerdem wurden konkrete Maßnahmen aufgelistet, mit denen wir der Vision näher kommen und sie in Realität verwandeln können. Oftmals enden solche Publikationen genau an dieser Stelle. Mit der Beschlussfassung über die Mobilitätsstrategie in der Verbandskammer geht die Arbeit für den Regionalverband FrankfurtRheinMain und seine Auftraggeber, die Mitgliedskommunen, allerdings erst richtig los. Eine Mobilitätsstrategie mit guten Ideen ist noch keine Mobilitätswende. Aber sie kann das Startsignal dafür sein, und genau so wollen wir sie auch verstanden wissen. Der Arbeitsauftrag der Mitgliedskommunen war klar und deutlich: Es soll angepackt und umgesetzt werden.

In Kapitel fünf wurde aufgezeigt, mit welchen Maßnahmen grundsätzlich ein Beitrag zur weiteren Umsetzung der Verkehrswende geleistet werden kann. Nun soll dieser Werkzeugkasten in die Mitgliedskommunen und Teilregionen transportiert werden. Die jeweils individuell passenden Werkzeuge können dann gemeinsam ausgesucht und genutzt werden.

Die Mobilität in der Region FrankfurtRheinMain wird heute weder den Bedürfnissen der Menschen noch den Anforderungen der Wirtschaft noch denen des Klimaschutzes gerecht. Dies wollen wir gemeinsam mit allen Kommunen und den dort lebenden Menschen sowie den zahlreichen weiteren Akteuren und Organisationen aus dem Verkehrsbereich ändern. Unverzüglich und nicht erst in Jahrzehnten.

Deshalb wird der Regionalverband direkt nach Beratung und Beschluss dieser Mobilitätsstrategie an die Umsetzung der Maßnahmen gehen, bei denen er als „Kümmerer“ vorgesehen ist. Bei den anderen Maßnahmen werden die vorgesehenen Kümmerer vom Team des Regionalverbands bestmöglich unterstützt, nicht gefundene werden gesucht.

Wir erreichen die Mobilitätswende und damit die Realisierung der Vision für FrankfurtRheinMain nicht nur mit großen Infrastrukturmaßnahmen, die Jahrzehnte für die Fertigstellung benötigen, über die man aber wunderbar schimpfen und sie als Ausrede nutzen kann. Vielmehr bedarf es auch vieler kleiner Schritte, um ans Ziel zu gelangen, bei jedem einzelnen von uns und auch als gemeinsame Kraftanstrengung. Jeder dieser kleinen Schritte wird helfen. Wichtig ist, dass wir heute noch anfangen und nicht beim Warten auf den großen Wurf vergessen, den ersten Schritt zu gehen.

In eigener Sache

Mobilität beim Regionalverband FrankfurtRhein-Main

Der Regionalverband möchte nicht nur als Teil seiner fachlichen Arbeit die Verkehrswende in der Region voranbringen, sondern auch als Arbeitgeber mit Vorbildfunktion einen Beitrag leisten. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wurden verschiedene Angebote zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität eingeführt.

Einführung Premium-Jobticket und BahnCard-Erstattung

Um den Mitarbeitenden Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl nicht nur für ihren Weg zur Arbeit, sondern auch in ihrer alltäglichen Mobilität zu bieten, stellt der Regionalverband ein sogenanntes Premium-Jobticket. Mit diesem Ticket, das alle Mitarbeitenden des Regionalverbandes erhalten, kann nicht nur die Strecke zum Arbeitsplatz befahren werden, sondern der gesamte Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Eine Mitnahmeregelung am Wochenende sowie montags bis freitags nach 19 Uhr bietet auch den Familien die Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen. Durch die Nutzung des Tickets für Dienstfahrten spart der Regionalverband zudem erheblichen Personalaufwand bei Reisekostenabrechnungen.

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität auf Dienstreisen erstattet der Regionalverband seinen Mitarbeitern die Anschaffung einer BahnCard. Dabei wird die erlangte Ermäßigung bei Tickets für Dienstreisen den Mitarbeitenden nach jeder Fahrt erstattet, bis insgesamt die Höhe des Anschaffungspreises der BahnCard erreicht ist. Durch die Möglichkeit, die BahnCard auch für Privatreisen zu nutzen, entsteht auch hier ein Anreiz zur Änderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens.

Umsetzung der Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Der Regionalverband hat eine Reihe von „fahrradfreundlichen“ Maßnahmen umgesetzt, um das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiver zu gestalten. Hierzu gehören unter anderem Duschen und Umkleidemöglichkeiten, sichere Abstellanlagen, Beratung und Information sowie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern. Um das Engagement zu verstetigen, ist der Regionalverband dabei, sich als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren zu lassen.

Gewährung eines Gehaltsvorschusses zum Erwerb eines Fahrrads

Für das Pendeln mit dem Fahrrad auf langen Strecken sind hochwertige Fahrräder von großer Relevanz. Insbesondere E-Bikes und Pedelecs spielen hier eine immer wichtigere Rolle. Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Erwerb eines solchen zu unterstützen, können diese seit Juni 2020 einen zinslosen Gehaltsvorschuss für den Kauf eines Fahrrads beantragen. Dieser Vorschuss ist nach individueller Vereinbarung in monatlichen Raten zurückzuzahlen.

Die Teilnahme an Aktionen wie „JobRad“, bei denen Räder vom Arbeitgeber angeschafft werden und dies über eine Entgeltumwandlung ausgeglichen wird, sind im öffentlichen Dienst leider aktuell nicht möglich. Privatrechtliche Arbeitgeber haben hier mehr Möglichkeiten, ihren Mitarbeitern Fahrräder zur Verfügung zu stellen.

Bereitstellung einer multimodalen Dienstflotte

Der Regionalverband verfügt über eine divers ausgestattete Fahrzeugflotte, die vom herkömmlichen Pkw über Pedelec, Fahrrad, Lastenrad und E-Scooter mannigfaltige Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Dienstfahrten bietet. Die Fahrzeuge können während der Arbeitszeit für Dienstgänge geliehen werden. Auch das oben genannte Job-Ticket und die BahnCard bilden einen Teil der Dienstflotte des Regionalverbandes.

Einführung des mobilen Arbeitens

Beim Regionalverband gibt es bereits seit einigen Jahren die Möglichkeit, in Ausnahmefällen dienstliche Aufgaben zu Hause zu verrichten. Voraussetzung ist, dass dienstliche Erfordernisse oder arbeitsökonomische Gründe vorliegen und die jeweilige Abteilungsleitung dies genehmigt. In der Phase der coronabedingten Kontaktbeschränkungen hat der Regionalverband alle Mitarbeitenden ins mobile Arbeiten entsandt. Anschließend wurde ab Juli 2020 ermöglicht, an zwei Tagen pro Woche (montags und freitags) mobil zu arbeiten. Es wird weitergehend geprüft, ob das mobile Arbeiten in eine allgemein gültige Dienstvereinbarung umgewandelt werden kann. Beim mobilen Arbeiten erfolgt das Arbeiten an keinem festgelegten Ort, sondern kann beispielsweise auch auf Dienstfahrten im Zug geschehen. Dies erspart Wege zum Arbeitsort für Aufgaben, die nicht zwingend im Büro erledigt werden müssen. Voraussetzung für mobiles Arbeiten ist die Erreichbarkeit der Mitarbeitenden via Internetzugang und Telefon.

7. Die Mobilitätsstrategie auf einen Blick

Die Vision

FrankfurtRheinMain erreicht Bewegungsqualität für alle. Von jedem besiedelten Ort der Region ist innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen. Kurzum: FrankfurtRheinMain wird die Fünf-Minuten-Region.

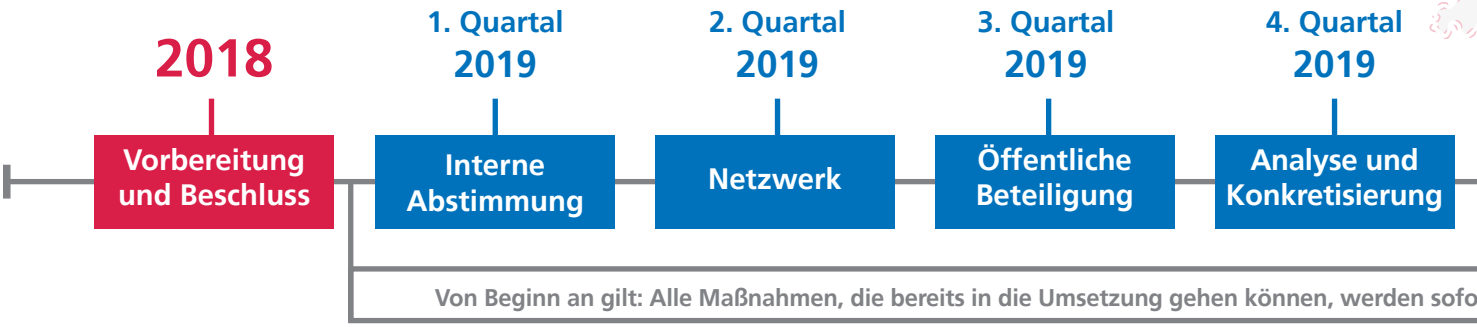
Die Forderungen

- Mobilität für alle: barrierefrei – bezahlbar – erreichbar
- Unnötigen Verkehr vermeiden: direkt – kompakt – bewusst
- Nötigen Verkehr gestalten: umweltfreundlich – umfeldgerecht – sicher – verlässlich – wirtschaftlich

Das Selbstverständnis

- Fahrplan, der die Mobilitäts- und Verkehrswende einleitet
- Gemeinsam als Region
- Fortlaufender Prozess
- Jetzt machen und anstiften zum Jetzt-Machen

Der Weg zur Mobilitätsstrategie



Die Maßnahmenpakete

- Lückenloses Radwegenetz
- Multimodale Orte
- Wiederentdeckter Fußverkehr
- Schienenorientierte Siedlungsentwicklung
- Maßgeschneiderter ÖPNV
- Gebündelter Wirtschaftsverkehr
- Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende

Nach der Strategie

- Umsetzung des »Werkzeugkastens«
- Maßgeschneiderte Lösungen
- Gemeinsam mit den Kommunen und Partnern in der Region
- Die Arbeit geht jetzt erst richtig los

Die Partner der Mobilitätsstrategie

- Kommunen und Kreise
- Institutionen und Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung
- Verbände und Mobilitätsdienstleister
- Bürgerinnen und Bürger der Region
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regionalverbands

1. Quartal 2020	2. Quartal 2020	3. Quartal 2020	4. Quartal 2020	2021
Vorentwurf	Fachliche Abstimmung	Entwurf	Einbringung in die Gremien	Beschluss und Umsetzung

rt gestartet – auch vor Fertigstellung und dem Beschluss des Gesamtwerks Mobilitätsstrategie

8. Dank

Dass die vorliegende Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain in nur knapp zwei Jahren erstellt werden konnte, ist das Ergebnis einer breit angelegten und sehr fruchtbaren Zusammenarbeit auf vielen Ebenen.

Deshalb bedanken wir uns ganz herzlich für die wertvollen Ratschläge und kritischen Hinweise, die fachliche Beratung, den Wissensaustausch und das Teilen von Informationen und Daten, aber auch für Motivationsschübe zur rechten Zeit und das Mittragen von Entscheidungen

- bei den politischen Gremien des Regionalverbandes
- bei den 108 Kommunen und sechs Kreisen im Gebiet der Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain
- sowie bei den Kolleginnen und Kollegen der Fachebene und der Verbände: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hessen e.V.; Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität AGNH des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; der Bau- und Planungsämter im Regionalverbandsgebiet; Bayernhafen GmbH & Co. KG Aschaffenburg; Benz + Walter GmbH; book-n-drive mobilitätssysteme GmbH; Cassini Consulting AG; DB Netz AG; FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland; Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG); Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bauingenieurswesen; Hochschule RheinMain, Fachgruppe Mobilitätsmanagement; House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH; Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main; Infraserv Logistics GmbH; Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH; ioki GmbH; ivm Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH; Karlsruher Institut f.Technologie (KIT), Institut f. Technikfolgenabschätzung u. Systemanalyse (ITAS); KVG Main-Kinzig mbH; Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau (LNGV); mobileeee GmbH; Netzwerk Mobilitätsstationen; RADforum RheinMain; Regierungspräsidium Darmstadt, Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, Bauwesen; Regionale Austauschplattform „Güter auf die Schiene"; RheinMain-Verkehrsverbund GmbH; Speditions- und Logistikverband Hessen und Rheinland-Pfalz e.V.; TU Braunschweig, Institut für Vergleichende Regierungslehre und Politikfeldanalyse (CoPPP); Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI) Hessen; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V.; Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) e. V.; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Hessen e.V.

Ein besonderer Dank gilt allen Kolleginnen und Kollegen des Regionalverbands. Die Beiträge der Abteilung Planung beim Thema Regionale Ebene, der Abteilung Klima, Energie und Nachhaltigkeit bei den Themen Klimaschutz und Energiewende sowie der Abteilung Metropolregion, Regionalentwicklung und Europa beim Thema Digitalisierung haben die Mobilitätsstrategie um zentrale Aspekte der Mobilitäts- und Verkehrswende ergänzt, die gerade bei der Umsetzung weiter mitgedacht werden müssen. In gleichem Maße hat die wertvolle Unterstützung bei Organisations-, Personal- und Budgetangelegenheiten und bei den Gestaltungs- und Formulierungsfragen dieser Stategie organisatorisch, grafisch und redaktionell mitgeprägt: **Die vorliegende Mobilitätsstrategie ist ein Gemeinschaftswerk des gesamten Hauses.**

Nicht zuletzt möchten wir uns bei den Bürgerinnen und Bürgern unserer Region für die konstruktiven Ideen und Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in FrankfurtRheinMain bedanken.

Ausgeklügelte Planungen und ausgearbeitete Maßnahmen werden nur dann greifen und zu einer wirksamen Verkehrswende führen, wenn sie von Ihnen, liebe FrankfurtRheinMainerInnen, auch mitgetragen und angenommen werden!

Stabsstelle Mobilität
Regionalverband FrankfurtRheinMain

9. Quellen und Abkürzungen

Auswahl: Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs (Hrsg.): Verkehrsinfrastruktur in Hessen - Status Quo 2016. Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern. IHK Frankfurt am Main (2017). BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2011, Bonn (2012). BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2017, Bonn (2017). BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, Berlin (2016). FES – Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten. Konzept für eine Mobilitätsstrategie. Bonn (2017). Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Mobilitätsbericht 2016: Leitlinien – Entwicklungen – Perspektiven, Wiesbaden (2016). IHK Frankfurt am Main (Hrsg.): Hessen 2030 - Zukunft gestalten, Infrastruktur - Wege für morgen. Veranstaltungsdokumentation. Frankfurt am Main (2013). IHK Frankfurt am Main (Hrsg.): Zukunft der Mobilität in FrankfurtRheinMain. Dokumentation eines Expertenworkshops. Frankfurt am Main (2011). IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (Hrsg.): Mobilitätsmasterplan FrankfurtRheinMain. Handlungsempfehlungen für eine mobile Region. Frankfurt am Main (2011). Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (Hrsg.) Leitbild für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach. Bericht von 2013 bis 2018 für den Kreis Offenbach - zusammengestellt von: Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann. Offenbach (2020). Regierungspräsidium Darmstadt (Hrsg.): Regionales Entwicklungskonzept (REK) für Südhessen. Darmstadt (2019). RMV – Verbundweiter Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrsg.) für die Region FrankfurtRheinMain. Frankfurt am Main (2014). VCD – Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.): Wir fordern die Verkehrswende! Zehn Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017. Berlin (2017). Wirtschaftsinitiative PERFORM (Hrsg.) der IHKs und Handwerkskammern der Metropolregion: Für eine zukunftsfähige Mobilität in FrankfurtRheinMain. Forderungen und Vorschläge. IHK Darmstadt Rhein Main Neckar (2017).

Abkürzung	Bedeutung	Abkürzung	Bedeutung
AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen	MiD	Mobilität in Deutschland
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit	POI	Points of Interest
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
Destatis	Statistisches Bundesamt	RTO	Regionaltangente Ost
FRM	FrankfurtRheinMain	RTW	Regionaltangente West
HFM	Managementgesellschaft für Hafen und Markt	RV	Regionalverband
HOLM	House of Logistics and Mobility	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation	UBA	Umweltbundesamt

Datengrundlagen

Seite 12, Abbildung: Pendlerströme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Gebiet der Mobilitätsstrategie (ohne Frankfurt am Main und Offenbach am Main)
Seite 13, Abbildung: Pendlerströme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Main-Taunus-Kreis
Datengrundlagen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Pendlerdaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Gemeinden. Stand: 30.06.2019
Siedlungsflächen nach CORINE Land Cover – CLC 2018 © GeoBasis-DE / BKG 2020
Seite 27, Abbildung: Überörtliche Fahrradrouten im Kreis Offenbach
Datengrundlagen: Überörtliche Fahrradrouten im Kreis Offenbach für den RegFNP2030, Stand 2020
Siedlungsflächen nach CORINE Land Cover – CLC 2018 © GeoBasis-DE / BKG 2020
Seite 36, Abbildung (links): Fußläufige Erreichbarkeit Grundschulen
Datengrundlagen: Grundschulen, Hessisches Statistisches Landesamt 2019, Auszug POI's Regionalverband FrankfurtRheinMain
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 bis 2019.
Ergänzungen gemäß DOP 2017/2018 und OpenStreetMap. Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017
Seite 36, Abbildung (rechts): Fußläufige Erreichbarkeit Lebensmittelhandel
Datengrundlagen: Lebensmittelhandel, Recherche 2018, Auszug POI's Regionalverband FrankfurtRheinMain
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 bis 2019.
Ergänzungen gemäß DOP 2017/2018 und OpenStreetMap. Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017
Seite 37, Abbildung: Fußläufige Versorgungssituation in Bad Homburg v.d.H. 2016
Datengrundlagen: Bildung: Recherche Regionalverband FrankfurtRheinMain 2015
Mobilität: RMV 2015; Gesundheit: POIs Nexiga 2015; Versorgungszentren, Kultur, Freizeit/Sport: Stadt Bad Homburg v.d.H.
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 und 2015.
Ergänzungen gemäß DOP 2012 und OpenStreetMap. Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte 2015 des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain
Seite 38, Abbildung: Innerhalb von fünf Gehminuten an einem Mobilitätsangebot ankommen
Datengrundlagen: Haltestellenliste des RMV 2019
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 bis 2019.
Ergänzungen gemäß DOP 2017/2018 und OpenStreetMap, Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte des Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017, Auszug
Seite 46, Abbildung: Gewerbeflächen mit Gleisanschluss
Gleisanschlüsse: Recherche Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017 u. a. auf Basis von Hessen Mobil, Regierungspräsidium Darmstadt und Unternehmensauskünften
Gewerbeflächen und Kartenhintergrund: Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 FrankfurtRheinMain, Hauptkarte, Planstand 31.12.2015

Herausgeber
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Regionalvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Kontakt
Rouven Kötter
Mobilitätsdezernent
Telefon: +49 69 2577-1907
E-Mail: koetter@region-frankfurt.de

Stand
November 2020

Fotos
Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Druck
DRACH Print Media GmbH, Darmstadt

© 2020 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Stadt
Neu-Anspach

Der Magistrat

Aktenzeichen: Wolf/Ma
Leistungsbereich: Technische Dienste und Landschaft

Datum, **15.04.2021** - **Drucksachen Nr**.:

Mitteilung

XII/153/2021

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	20.04.2021	
Bauausschuss	23.06.2021	
Haupt- und Finanzausschuss	24.06.2021	
Stadtverordnetenversammlung	01.07.2021	

2020-15 Sanierung Waldschwimmbad Förderprogramm

Sachdarstellung:

Entfällt.

Mitteilung:

Mit Datum 30.04.2021 teilte des Planungsbüro koop-raumzeit (Planungsfirma für den Schwimmbadneubau) mit, dass die letzten Wochen der Edelstahlpreise um 2.200,-- EUR/Tonne netto gestiegen sind und es sei jetzt schon abzusehen, dass mit einer Baukostenerhöhung von ca. 200.000 EURO zu rechnen sei.

Die aktuellen Baukosten für die Schwimmbadsanierung werden im Zuge der Haushaltsplanung 2022 berücksichtigt, wenn bis dato der Zuwendungsbescheid vorliegt und der Auftrag an das Planungsbüro ausgelöst werden konnte. Sollte bis dahin keine Beauftragung bzw. keine Kostenberechnung vorliegen, so werden die genannten 200.000 EUR auf die bereits im Haushalt 2021 angemeldeten Kosten der Schätzung aufgeschlagen. Ob sich bezüglich des Förderantrages etwas ändert oder dieser angepasst werden muss, wird aktuell von Herrn Lorenz geprüft bzw. eine entsprechende Anfrage gestellt. Wann hier eine Antwort / Aussage vorliegt, ist nach den bisherigen Erfahrungswerten mit dem Fördermittelgeber offen. Eine entsprechende Information an die politischen Gremien wird erfolgen.

Thomas Pauli
Bürgermeister

b-now • Stabelsteiner Weg 10 a • 61267 Neu-Anspach

An den
Bürgermeister der Stadt Neu-Anspach
Rathaus
61267 Neu-Anspach

Neu-Anspach, den 21.06.2021

Sehr geehrter Herr Pauli,

wir bitten, folgende Fragen der Fraktion b-now zu beantworten:

Das Bauvorhaben Feldbergstraße 1 trifft auf breite Kritik der Anwohner. Eine entsprechende Unterschriftenliste mit 33 Unterschriften wurde der Stadt am 10.05.2021 eingereicht.
Mit der Erklärung der Unzulässigkeit der Bürgerinfo hat das Kreisbauamt gezielt ein Missverständnis erzeugt, indem es auf §36 BauGB verwiesen und daraus eine Rechtswidrigkeit gefolgert hat. Wie eine Gemeinde zu ihrer Entscheidung über ihr Einvernehmen kommt, ist allein der Gemeinde selbst vorbehalten, und dabei kann durchaus eine Bürgerinfo Teil der Entscheidungsfindung sein. Wenn also der Bauantragsteller eine Bürgerinfo ablehnt, kann die Gemeinde sehr wohl ihr Einvernehmen verweigern.
Am19.12.2017 hat die Stadtverordnetenversammlung einstimmig die Durchführung eines Bürgerinformationsverfahrens beschlossen. Hier noch einmal der Beschluss:
Beschluss Vorlage: 319/2017 Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, bei Aufstellung von Bebauungsplänen sowie für Bauprojekte nach § 34 BauGB und von Bebauungsplänen wesentlich abweichenden Planungen mittels eines vorgeschalteten Bürgerinformationsverfahrens, die Bürger frühzeitig und umfassend über anstehende Planungs- und Bauvorhaben zu informieren.
Solange dieser Beschluss nicht zurückgezogen wird, entfaltet dieser seine volle Wirkung und die Bürger dieser Stadt haben ein Recht auf dessen Umsetzung.
Da das Bürgerinformationsverfahren laut Beschluss vor dem Bauantrag abzuhalten ist, kollidiert es auch nicht mit der Baugenehmigung.

Wie gedenkt die Stadt das versäumte Bürgerinformationsverfahren zu retten, was wird man den Anwohnern der Feldbergstraße anbieten und was sind Konsequenzen daraus?

Da der Städte- und Gemeindebund der Stadt NA von einer Klage gegen das Kreisbauamt abgeraten hat, wäre es wichtig zu wissen, welche konkrete Fragestellung zugrunde lag. Wie lautete die genaue Anfrage?

Mit welcher baurechtlich abgesicherten Begründung wurde das Einvernehmen der Stadt N-A, zum Bauantrag Feldbergstraße 1 seitens des Kreisbauamts ersetzt?

Mögliche Gründe der Ablehnung durch die Stadt: Häuser ein Stockwerk mehr als in der Bauvoranfrage, keine Zisterne, keine ausreichende Dokumentation der genehmigungspflichtigen 2-6 m hohen Mauer, keine ausreichende Dokumentation der genehmigungspflichtigen ca. bis zu 4 m tiefen Abgrabung des Grundstücks, weniger Parkplätze als in der Bauvoranfrage. Was gedenkt die Stadt zu unternehmen, nachdem ihr Einvernehmen zur Baugenehmigung Feldbergstraße 1 trotz der vorgenannten Argumente ersetzt wurde?

Mit freundlichen Grüßen

B. Töpper

b-now Neu-Anspach

Anlage: Auszug aus der Baugenehmigung

Bürgerliste neue offene Wählergemeinschaft Neu-Anspach • c/o Bernd Töpperwien
Stabelsteiner Weg 10 a • 61267 Neu-Anspach • info@b-now-neuanspach.de • Konto der Taunus Sparkasse IBAN: DE58 5125 0000 0051 0124 61