

# Stadt Rüsselsheim am Main

## Bebauungsplan Nr. 144 Opel Forum Rüsselsheim – Motorworld

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 2 BauGB

Stand 12. August 2020

Der Magistrat der Stadt

rüsselsheim  
am main





## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB</b>	<b>4</b>
2.1	Öffentlichkeit 01	5
2.2	Öffentlichkeit 02	11
2.3	Öffentlichkeit 03	13
2.4	Öffentlichkeit 04	23
2.5	Öffentlichkeit 05	29
2.6	Öffentlichkeit 06	34
2.7	Öffentlichkeit 07	36
2.8	Öffentlichkeit 08	41
<b>3</b>	<b>Ergebnis der Abwägung</b>	<b>44</b>

Anregungen

Beschlussempfehlung

## 1 Vorbemerkung

### Öffentliche Auslegung

Mit amtlicher Bekanntmachung vom 31.03.2020 in Rüsselsheimer Echo und Mainspitze wurde der Bebauungsplan Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim – Motorworld“ einschließlich seiner Begründung in der Zeit vom 14.04.2020 bis zum 29.05.2020 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erneut öffentlich ausgelegt (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rüsselsheim am Main am 13.02.2020). In diesem Zeitraum konnten die Planunterlagen des Bebauungsplanentwurfs Nr. 144 im Rathaus (Marktplatz 4, 65428 Rüsselsheim am Main) sowie auf der Website der Stadt Rüsselsheim eingesehen werden. Außerdem wurden die relevanten Fachgutachten zur Einsicht bereitgehalten.

Mit der amtlichen Bekanntmachung vom 02.06.2020 wurde die Frist der Offenlage um 4 Wochen im Anschluss an den 29.05.2020 verlängert, somit endete diese Frist mit dem 26.06.2020.

Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 25.06.2020 die erneute Offenlage des Bebauungsplans Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim – Motorworld“ einschließlich seiner Begründung. Die Offenlage wurde vom 06.07.2020 bis zum 06.08.2020 durchgeführt.

Aufgrund der unkontrollierten globale Verbreitung des Virus SARS-CoV-2 und den daraufhin getroffenen Infektionsschutzmaßnahmen, die während der Offenlage des Bebauungsplans Nr. 144 Wirkung entfalteten, bestanden besondere Anforderungen an die Durchführung der Offenlage, denen mit folgenden Maßnahmen Rechnung getragen wurde:

In der 1. Offenlage ab dem 14.04.2020 wurde der Zeitraum der Einsichtnahme auf 6 Wochen ausgedehnt.

Bei allen Offenlagen bestand die Möglichkeit, in der Zeit von Montag bis Freitag von 8:00 – 12:00 Uhr sowie donnerstags von 15:00 – 18:00 Uhr nach vorheriger Terminvereinbarung mit dem Fachbereich Umwelt und Planung unter Tel.: 06142-832330 oder [fb-umwelt-planung@ruesselsheim.de](mailto:fb-umwelt-planung@ruesselsheim.de) über den Eingang Rathaus-Neubau (Eingang Faulbruchstraße) Einsicht in die Planunterlagen zu nehmen.

Darüber hinaus waren während den Auslegungsfristen die Planungsunterlagen gemäß § 4a Abs. 4 BauGB unter <https://www.ruesselsheim.de/bauleitplanung.html> und im Landesportal unter <https://bauleitplanung.hessen.de> im Internet einsehbar.

Im Rahmen der Frist gingen 10 Schreiben mit Äußerungen ein. Ein Absender verfasste drei Stellungnahmen zu verschiedenen Themen, diese werden in der folgenden Aufstellung als eine Stellungnahme behandelt.

Zudem erfolgten mündliche Gespräche in den Räumen des FB Planung und Umwelt.

## 2 Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB

Die Reihenfolge der Behandlung der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Anregungen

Beschlussempfehlung

## 2.1 Öffentlichkeit 01

Hiermit erhebe ich folgende Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 144 „Motorworld Manufaktur“, Stand 04.05.2020.

### Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

An meinen Einwendungen von 2014 für die damals geplante Shopping-Mall hat sich nichts geändert. Als Anwohnerin der Ludwigstraße, durch die bei der jetzigen Planung der Motorworld Manufaktur hunderte zusätzliche Fahrzeuge durch diese schmale Straße geführt werden sollen ergibt sich keine andere Lösung für mich, als den Plan für völlig irrsinnig zu betrachten. Durch diese Straße, deren Breite gerade dazu reicht, dass zwei Busse aneinander vorbeifahren können, sollen jetzt noch hunderte zusätzliche Fahrzeuge in die Motorworld geführt werden? Das grenzt schon an unzumutbare Verhältnisse. Wie soll man dann noch seinen Hof verlassen können, soll man sich in den unweigerlich entstehenden Stau einreihen? In der Straße gilt Tempo 30 und glauben sie mir, es wird von vielen Verkehrsteilnehmern missachtet.

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme von 2014 findet sich in diesen inhaltlich wieder.*

*Das zentral in der Stadt gelegene Opel-Altwerk ist derzeit von Leerstand und Unternutzung geprägt. Zum Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude und zur Belebung der Innenstadt ist eine Neuorientierung mit intensiver städtischer Nutzung dringend geboten. Der momentane Zustand des Opel-Altwerks als Areal mit höchster Lagequalität im Rüsselsheimer Zentrum kann lediglich ein Zwischenzustand sein, der sich momentan in eher niedrigen Kfz-Verkehrsbelastungen im angrenzenden Straßennetz abbildet.*

*Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Planrechtschaffung ist die Grundlage für eine koordinierte, umfangreiche und langfristige Revitalisierung des Altwerks. In dem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Areal soll Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen werden. Dies entspricht der politisch beschlossenen und anerkannten Zielsetzung der Stadt Rüsselsheim. Es liegt ein starkes öffentliches Interesse an der Revitalisierung vor.*

*Die damit einhergehenden zunehmenden Verkehrsbelastungen werden als negative Folge der baulichen Verdichtung anerkannt. Sie sind jedoch gleichzeitig eine typische und nicht grundsätzlich vermeidbare Folge einer jeden baulichen Verdichtung, zumal, wenn diese mit kerngebiets-, also innenstadttypischen Nutzungen einhergeht. Die zu erwartende Attraktivitätssteigerung ist ohne eine Zunahme der Verkehrsbewegungen nicht denkbar. Ein verkehrliches Ziel ist es*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*daher, die zentrale Lage zugunsten zum Auto alternativer Verkehrsmittel zu nutzen.*

*Die anliegenden Straßen, insbesondere die Weisenauer und die Ludwigstraße waren bereits zu der Zeit, als das Opel-Altwerk noch in vollem Betrieb war, dessen Haupterschließungen. Aufgrund der Straßennetzstruktur und der südlich liegenden Bahnanlagen sowie der daran südlich wiederum angrenzenden Bebauungen ist eine alternative Erschließung technisch kaum machbar bzw. der damit verbundene finanzielle Aufwand im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen nicht vertretbar. Es wurde bereits in diesem Zusammenhang eine Brückenlösung über die Bahnanlagen geprüft und letztlich verworfen. Maßgebend für diesen Entschluss waren nicht nur die enormen Baukosten für das erforderliche große Brückenbauwerk, sondern auch die „Verkehr ansaugende Wirkung“ eines derartigen Netzschlusses, wodurch zusätzlicher Verkehr in den Bereich nördlich des Altwerks gezogen würde, der ursächlich nichts mit der anstehenden Entwicklung zu tun hat.*

*Die derzeit niedrigen Verkehrsbelastungen können nicht als Vergleichsmaßstab für künftige Entwicklungen herangezogen werden. Auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Auszugehen wäre hier von einer Büronutzung, die pro Tag ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 3.600 Kfz erzeugt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen für das geplante Quartier wird auf rund 6.900 Kfz pro Tag prognostiziert. Die tatsächliche Zunahme gegenüber dem Bestand liegt somit bei rund 3.300 Kfz pro Tag.*

*Die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes für die zu erwartende Kfz-Verkehrsmenge wurde gutachterlich geprüft. Maßgebend ist hier in erster Linie die Leistungsfähigkeit der*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann auch für die Verkehrsspitzen bestätigt werden, so dass ein geregelter und flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und Stausituationen i.d.R. vermieden werden können.*

*Ausschlaggebend dafür ist eine maßgeschneiderte Signalisierung der Knotenpunkte, insbesondere in der Anbindung des Quartiers am Knotenpunkt Ludwigstraße/Weisenauer Straße. Dadurch sind auch die erforderlichen gesicherten Straßenquerungen für den Fußverkehr und den Radverkehr sichergestellt. Eine weitere Verbesserung in Richtung Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit entsteht durch die geplante maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h in beiden Straßen, was zugleich eine deutliche Verminderung der Lärm- und Schadstoffemissionen für das Umfeld bedeutet.*

*Grundsätzlich ist eine Zunahme der Emissionsbelastung im Umfeld des Areals – auf der Grundlage der Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung – unbestritten. Für die Berechnungen im Gutachten wird vom bisherigen herkömmlichen Verbrennungsmotor für Kraftfahrzeuge ausgegangen, dessen Betriebsende allerdings bereits beschlossen ist. Unabhängig davon, welche Antriebsarten sich durchsetzen werden, ist eine deutliche Reduzierung der heute berechneten Emissionen für die Zukunft absehbar. Aufgrund der dafür erforderlichen umfassenden Infrastrukturmaßnahmen und auch aufgrund des eher zögerlichen Umdenkens der Autofahrer wird sich diese Entwicklung über die kommenden Jahre nur schrittweise einstellen, jedoch sicher auch im Straßennetz und für die Anwohner spürbar werden.*

*Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Stadt durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen in der Weisenauer und in der Ludwigstraße, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bei berechtigten*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Ansprüchen die Kosten für die bauakustische Ertüchtigung zu tragen.*

*In Anbetracht seiner innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, werden in der Gesamtschau die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen verkehrlichen Auswirkungen als grundsätzlich hinnehmbar beurteilt.*

**→ Keine Änderung**

Hat man bei der Planung auch berücksichtigt, dass dies ein Schulweg ist (Erstklässler)?

Die Ganztagsbetreuung der Grundschule Innenstadt liegt auf der gegenüberliegenden Straßenseite, die Kinder müssen dann diese vielbefahrene Straße überqueren.

*Die vorgetragene Notwendigkeit einer hohen Priorisierung der Verkehrssicherheit wird anerkannt.*

*Die Ludwigstraße ist bereits für eine möglichst sichere Querung durch Schüler vorbereitet: Die Querung der Ludwigstraße erfolgt auf Höhe der Schulstraße mit einer Fußgängersignalanlage auf Anforderung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Bezüglich der Ludwigstraße sind also Vorkehrungen getroffen, um die Sicherheit der Grundschüler zu gewährleisten.*

*Weitergehende, konkrete straßenverkehrsrechtliche Anordnungen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder damit einhergehende bauliche Maßnahmen wie Ergänzung von Lichtsignalanlagen, Mittelinseln oder Gehwegvorstreckungen, die dazu geeignet sind, die Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, da in diesem keine planrechtlichen Möglichkeiten vorgesehen sind. Daher können zur Regelung der Schulwegsicherheit im Bebauungsplan keine Festsetzungen getroffen werden.*

*In Anbetracht seiner innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, werden in der Gesamtschau die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen verkehrlichen*



## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Auswirkungen als grundsätzlich hinnehmbar beurteilt.*

*Die Hinweise zur Schulwegesicherheit sowie zur steigenden Belastung für Fußgänger und Radfahrende werden im Nachgang des Bebauungsplanverfahrens dem entsprechenden Fachamt zur Überprüfung und weiteren Verfolgung zugetragen.*

**→ Keine Änderung**

2018 im November wurde unsere Hausecke zur Bremse eines angeblich Tempo 30 fahrenden Pkw's der aus der Mainzer Straße (Marktplatz) kam und bei dieser „langsamen“ Fahrweise Totalschaden erlitt. Unsere Liegenschaft ist ziemlich mittig gelegen in der Ludwigstraße. Mit welchem Tempo muss man da gefahren sein, dass das Fahrzeug aus der Kurve kommend schleuderte und mit dem Dach unsere Grundstücksecke touchierte? Man kann nur hoffen, dass sich in einem solchen Moment in diesem Bereich keine Person aufhält. Vor etlichen Jahren gab es eine ähnliche Situation, dabei schleuderte ein Kfz aus Richtung Mainzer Straße (Marktplatz) kommend in unser Tor und der Fahrer beging Unfallflucht. Das Tor war zu diesem Zeitpunkt 6 Wochen alt, keine Versicherung zahlte diesen Schaden. Warum wird hier keine stationäre Blitzampel installiert?

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Das Bebauungsplanverfahren nimmt keinen Einfluss auf die ggf. notwendige straßenverkehrsrechtliche Anordnungen außerhalb des Geltungsbereichs. Eine Berücksichtigung neuer, durch den Bebauungsplan induzierter, verkehrstechnischer und -rechtlicher Erfordernisse erfolgt im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung.*

*Eine Berücksichtigung in der Abwägung ist nicht erforderlich.*

**→ Keine Änderung**

Zum zweiten geht es ja auch um den zusätzlichen Lärm. Wir liegen bei Ost- und Nordwind unter dem Landeanflug zum Frankfurter Flughafen: am Morgen um Punkt 05.00 Uhr kommt die erste Maschine und am Abend schwebt oft nach 23.00 Uhr ein (genehmigter?) Flieger zur Landung über uns ein.

*Der Bebauungsplan nimmt keinen Einfluss auf die Fluglärmbelastung. Innerhalb des Geltungsbereichs wird die Lage innerhalb der Tag- und Nacht-Schutzzone des Frankfurter Flughafens durch entsprechende Festsetzungen zur Art der Nutzung berücksichtigt.*

**→ Keine Änderung**

Dazu soll dann der Lärm von hunderten zusätzlichen Fahrzeugen über Tag kommen und ab wieviel Uhr am Morgen werden dann die Shops in der Motorworld beliefert? Bestimmt nicht erst bei Öffnung der Läden, also noch bevor die Kolonne von den täglich zu erwartenden Käufern und Besuchern die Straße durchqueren. Bei der geplanten Verkehrsführung (Durchstich von der

*Der Bebauungsplan selbst beinhaltet keine Aussagen zur Zeit der Anlieferung für die Geschäfte im Plangebiet.*

*Es ist davon auszugehen, dass sich die Belieferung branchenüblich verteilt, d.h. es ist nicht davon auszugehen, dass eine Anlieferung während der Ruhezeit nachts in einem höheren Maße stattfinden wird als an*

## Anregungen

Ludwigstraße in die Motorworld) heißt das für uns auch bei günstiger Wetterlage (bei Süd- oder Westwind kommen die landenden Flugzeuge aus der anderen Richtung) werden wir nur noch mit geschlossenen Fenstern schlafen.

Jede andere Stadt versucht, den Verkehr aus den Innenstädten nach außen zu verlagern, denke man nur an die zusätzliche CO<sub>2</sub>-Belastung, bekommen dazu die Auflagen der Deutschen Umwelthilfe zu spüren und müssen ganze Straßenzüge für Autos, die die Abgasnorm nicht erfüllen, sperren. Rüsselsheim genehmigt ein Vielfaches mehr an Verkehr in die Innenstadt – das muss man verstehen, ich kann es nicht. Es gäbe sicherlich auch die Option, den Verkehr von Süden oder Westen her in die Motorworld zu führen, alles nur eine Frage des Geldes oder des Verhandlungsgeschicks. Wenn man das nicht hat, sollte man solche Projekte nicht planen.

### Abwertung der Liegenschaft

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Abwertung unserer Liegenschaft. An unserem Haus sind Risse entstanden, die eigentlich nur auf den dauernden Schwerlastverkehr (Busse und Lkw's) über die vielen Jahre zurückzuführen sind. Unser Haus steht schon um einiges von der Straßenkante zurück und trotzdem klirren die Gläser in den Schränken. Der Fluglärm und die momentane Situation in der Innenstadt tun hier schon ihr übriges, der Rest wird dann noch durch den Bau der Motorworld und noch mehr Verkehr entwertet. Wer will an einer so vielbefahrenen Straße in Zukunft wohnen, wer gleicht dieses Defizit aus? Wird dafür die Stadt Rüsselsheim aufkommen?

## Beschlussempfehlung

*anderen Einzelhandelsstandorten Rüsselsheims. In der Regel ist während der Nachtstunden (22-6 Uhr) keine Anlieferung zu erwarten. Eine entsprechende Prüfung erfolgt für jedes Bauvorhaben im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren.*

### → Keine Änderung

*Mit dem Bebauungsplan wird ein innerstädtisches, nicht- und untergenutztes Areal einer neuen Nutzung als Kerngebiet und entsprechenden Nutzungen zugeführt. Die räumliche Nähe zum Bahnhof und Busbahnhof ermöglicht zudem einen relativ hohen Anteil der Besuchenden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen.*

*Siehe hierzu auch die obigen Ausführungen. Ohne den Bebauungsplan wären ebenfalls umfangreiche Nutzungen im Plangebiet zulässig, die ein steigendes Verkehrsaufkommen nach sich ziehen.*

### → Keine Änderung

*Das die Festsetzungen des Bebauungsplans tatsächlich eine Wertminderung der umliegenden Grundstücke bewirken, ist keinesfalls absehbar. Durch die Revitalisierung des Altwerks und die dadurch ausgelösten wirtschaftlichen Impulse insbesondere für die innerstädtischen und innenstadtnahen Bereiche Rüsselsheims sind ausgleichende Effekte möglich.*

*Im Übrigen gelten die obenstehenden Ausführungen zur Verkehrszunahme.*

### → Keine Änderung

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

**2.2 Öffentlichkeit 02**

Gerne wiederholen wir die bereits bei der persönlichen Besprechung vom 26.06.2020 mit Ihnen und Herrn Kohmann geäußerten Einwendungen zu dem Entwurf des B-Plans 144, jetzt mit Stand 16.03.2020.

**Abgrenzung des Geltungsbereichs**

Der B-Plan 144 soll Regelungen für das Opel Altwerk treffen. Die Flurstücke 93 und 94 liegen jedoch außerhalb des Opel-Altwerks. Insofern ist nicht nachvollziehbar wozu ausgerechnet diese beiden Grundstücke mit in den Geltungsbereich des B-Plans genommen werden sollten. Hierzu sollte – auch aus städtebaulicher Sicht – keine Notwendigkeit bestehen. Existierendes Baurecht ist hier vollkommen ausreichend. Insofern beantragen wir, zumindest unser Grundstück (Flurstück 94), aus dem B-Plan 144 herauszunehmen.

Sollte dies aufgrund von Informationen, die noch nicht öffentlich sind und nur Ihnen und dem Eigentümer des Opel-Altwerks vorliegen, nicht möglich sein, beantragen wir hilfsweise, die südliche Baugrenze bis zu einem Abstand von 3-4 m nach Süden an da Opel-Altwerk zu verschieben.

So kann die Fläche unter Einhaltung der baurechtlichen Abstandsregeln für die Errichtung eines barrierefreien Neubaus genutzt werden.

*Bei ausbleibender Einbeziehung würde die Beurteilung der Zulässigkeit von baulichen Vorhaben nach den Maßgaben des § 34 BauGB erfolgen; demnach wäre einer kerngebietstypischen Nutzung und Verdichtung hier nichts entgegenzusetzen, da das Areal von drei Seiten von Gebäudeteilen des Opel-Altwerks umgeben wird und sich eine Verdichtung demnach hinsichtlich Art und Maß der Nutzung in die nähere Umgebung einfügen würde.*

*Die Einbeziehung der Flurstücke 93 und 94 und ihre Festsetzung als Mischgebiet erfolgt aus städtebaulichen und denkmalrechtlichen Erwägungen. Städtebaulich ist weiteres ein Heranrücken der Bebauung an die südliche Grundstücksgrenze städtebaulich nicht erwünscht, da die genannten Grundstücke mit ihrer Bebauung zur baulichen Lockerung südlich der Weisenauer Straße beitragen, die ansonsten vom Blockrand des Altwerks dominiert wird. Ein bauliches Absetzen der Wohnhäuser von der Gesamtanlage Altwerk im Sinne der Erhaltung des Erscheinungsbildes ist notwendig. Zudem ist ein solches Heranrücken nicht mit den denkmalrechtlichen Bestimmungen vereinbar, da sowohl das Altwerk als Einzelkulturdenkmal in Form einer Sachgesamtheit gem. § 2 Abs. 1 HDSchG wie auch das Gebäude Friedrichstraße 19 mitsamt seiner westlichen Erweiterung und der Grundstückseinfassung als Baudenkmal dem Umgebungsschutz unterliegt.*

*Die Festsetzung des Baufensters ist identisch mit dem bis 2014 verfolgten Stand im Bebauungsplanverfahren Nr. 144. Eine behutsame Ergänzung der Bestandsgebäude auf den Flurstücken 93 und 94 ist auch auf*

Anregungen

Beschlussempfehlung

*Grundlage der festgesetzten Baugrenzen und vorbehaltlich denkmalrechtlicher Genehmigung auf Grundlage des Bebauungsplans möglich.*

*Daher erfolgt keine Änderung des Bebauungsplans.*

**→ Keine Änderung**

Gerne erwarten wir Ihre Nachricht.

Für Ihre Bemühungen bedanken wir uns bereits im Voraus.

*Die Autoren der Stellungnahme werden durch den Fachbereich Planung und Umwelt benachrichtigt.*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

**2.3 Öffentlichkeit 03**

Eine Bemerkung zuvor: Im Rahmen der Bürgerversammlung, in der die Pläne für das Opel-Altwerk präsentiert wurden, war u.a. zu hören „Es muss etwas passieren in Rüsselsheim.“ „Das Opel-Altwerk darf nicht länger leer stehen.“ „Endlich ein Investor, der was macht.“

Ich verstehe den Wunsch, auch die Ungeduld, dieses historische Gebäude als Kapital zur Erneuerung im Zentrum der Stadt neu zu beleben. Die gescheiterten Projektanläufe in den vergangenen Jahren sind vielen noch gegenwärtig, „Toskanisches Flair im Adams-Hof“, „hochwertiges Wohnen in großzügigen Lofts, damit die Manager nicht im Porsche in den Taunus fahren müssen,“ erinnere ich noch. Auch das Desaster um Opel-Live gehört in die Reihe, wenn auch an anderem Ort. Immer war ‚Erneuerung‘ das Ziel und mit ihm die Stadt zu beleben.

Allerdings, und dahin zielt meine Einwendung zu diesem Vorhaben:

Eine Erneuerung kann ich in dem vorliegenden Konzept nicht erkennen. Es ist alles altmodisch.

Ich sehe das Grundproblem darin, dass ein Investor ein bereits vorhandenes Konzept ÜBER das zu entwickelnde Objekt legt und damit die baulichen Gegebenheiten unter dem Fokus seiner Folie betrachtet und instrumentalisiert.

Wünschenswert wäre ein Weg gewesen, der von einer Idee FÜR Objekt und Stadt, mit Sensibilität für die Erfordernisse unserer Zeit, mit Empathie zu den vorfindlichen Gebäuden, und mit Menschen dieser Stadt entwickelt worden wäre.

„dochdieverhältnissediesindnichtso“

Ich möchte das, was ich als ALTMODISCH sehe, an folgenden Punkten verdeutlichen:

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.*

*Das vorgesehene Konzept „Motorworld“ entspricht den Leitlinien der für die strategische Stadtentwicklung Rüsselsheims wesentlichen Studie „Rüsselsheim 2020“ aus dem Jahr 2006, die die maßgebliche Handreichung und eine Grundlage für die strategische Stadtentwicklung Rüsselsheims bildet. Darin wird die Entwicklung des Altwerks als zentraler Baustein aufgeführt. Das heute im Bebauungsplan verfolgte Konzept entspricht dabei im Grundsatz der in der Studie favorisierten, innenstadtypischen Nutzungsmischung.*

*Der Grundstückseigentümer hat das Opel-Altwerk mit der Absicht erworben, das vorliegende bauliche und Nutzungskonzept unter Berücksichtigung, weitgehendem Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz sowie der behutsamen Weiterentwicklung umzusetzen. Eine Entscheidung für den Standort seitens des Eigentümers wäre augenscheinlich nicht gefallen, wenn das Altwerk für die Umsetzung des in anderen Städten funktionierenden Konzepts „Motorworld“ nicht*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*geeignet wäre.*

*Dem Grundstückseigentümer steht es grundsätzlich frei, innerhalb des Rahmens der planungs- und baurechtlichen, insbesondere auch der denkmalrechtlichen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung aller relevanten Belange die Gebäude hinsichtlich der beabsichtigten Nutzung zu verändern und einzelne Gebäude niederzulegen oder zu ersetzen. Der Umgang mit der vorhandenen baulichen Substanz und ihre Weiterentwicklung im Rahmen der Revitalisierung ist im konkreten Fall Gegenstand eines denkmalpflegerischen Zielkonzepts, das gemeinsam mit den Denkmalfachbehörden auf Landes- und kommunaler Ebene erarbeitet wird.*

*Der Eigentümer sieht vor, die Immobilie auch langfristig selbst zu bewirtschaften. Eine Veräußerung nach Entwicklung ist nicht vorgesehen.*

*Die Umsetzung des Konzeptes wurde nach seiner Anhörung und Diskussion durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Diese bildet in ihrer politischen Zusammensetzung den Wählerwillen ab. Die im Baugesetzbuch (BauGB) vorgesehene Bürgerbeteiligung wurde ordnungsgemäß durchgeführt.*

**→ Keine Änderung**

### **Verkehrsbelastung und -konzept**

Alle Welt, jedenfalls Teile davon, versucht mehr und mehr bis gänzlich, Individualverkehr aus der Stadt herauszubringen. Hier findet das Gegenteil statt. Hier sollen in einem rel. geschlossenen Terrain bis zu 1.100 Stellplätze errichtet werden und damit auch so viele Autos herein- und herausfahren. Das geht nur durch eine enge Ein- und Ausfahrt in Ludwig- und Weisenauer Straße, die an ein Wohngebiet mit Schule und Kita grenzt und die unter Denkmalschutz stehende Fassade schmerzlich durchbricht.

Ganz egal mit welchen Regelungen versucht werden wird, den Verkehrsfluss zu steuern, es wird zu ständigen Staus auf allen Seiten

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme von 2014 findet sich in diesen inhaltlich wieder.*

*Das zentral in der Stadt gelegene Opel-Altwerk ist derzeit von Leerstand und Unternutzung geprägt. Zum Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude und zur Belebung der Innenstadt ist eine Neuorientierung mit intensiver städtischer Nutzung dringend geboten. Der momentane Zustand des Opel-Altwerks als Areal mit höchster Lagequalität im Rüsselsheimer Zentrum kann lediglich ein*

---

Anregungen	Beschlussempfehlung
<p>kommen, da bereits jetzt schon die Kapazität der kleinen Straßen erschöpft ist, ebenso wie die Toleranz der Anwohner.</p>	<p><i>Zwischenzustand sein, der sich momentan in eher niedrigen Kfz-Verkehrsbelastungen im angrenzenden Straßennetz abbildet.</i></p> <p><i>Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Planrechtschaffung ist die Grundlage für eine koordinierte, umfangreiche und langfristige Revitalisierung des Altwerks. In dem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Areal soll Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen werden. Dies entspricht der politisch beschlossenen und anerkannten Zielsetzung der Stadt Rüsselsheim. Es liegt ein starkes öffentliches Interesse an der Revitalisierung vor.</i></p> <p><i>Die damit einhergehenden zunehmenden Verkehrsbelastungen werden als negative Folge der baulichen Verdichtung anerkannt. Sie sind jedoch gleichzeitig eine typische und nicht grundsätzlich vermeidbare Folge einer jeden baulichen Verdichtung, zumal, wenn diese mit kerngebiets-, also innenstadttypischen Nutzungen einhergeht. Die zu erwartende Attraktivitätssteigerung ist ohne eine Zunahme der Verkehrsbewegungen nicht denkbar. Ein verkehrliches Ziel ist es daher, die zentrale Lage zugunsten zum Auto alternativer Verkehrsmittel zu nutzen.</i></p> <p><i>Die anliegenden Straßen, insbesondere die Weisenauer und die Ludwigstraße waren bereits zu der Zeit, als das Opel-Altwerk noch in vollem Betrieb war, dessen HAUPTerschließungen. Aufgrund der Straßennetzstruktur und der südlich liegenden Bahnanlagen sowie der daran südlich wiederum angrenzenden Bebauungen ist eine alternative Erschließung technisch kaum machbar bzw. der damit verbundene finanzielle Aufwand im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen nicht vertretbar. Es wurde bereits in diesem Zusammenhang eine Brückenlösung über die Bahnanlagen geprüft und letztlich verworfen. Maßgebend für diesen Entschluss waren nicht nur die enormen Baukosten für das erforderliche große Brückenbauwerk, sondern auch die</i></p>

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*„Verkehr ansaugende Wirkung“ eines derartigen Netzschlusses, wodurch zusätzlicher Verkehr in den Bereich nördlich des Altwerks gezogen würde, der ursächlich nichts mit der anstehenden Entwicklung zu tun hat.*

*Die derzeit niedrigen Verkehrsbelastungen können nicht als Vergleichsmaßstab für künftige Entwicklungen herangezogen werden. Auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Auszugehen wäre hier von einer Büronutzung, die pro Tag ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 3.600 Kfz erzeugt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen für das geplante Quartier wird auf rund 6.900 Kfz pro Tag prognostiziert. Die tatsächliche Zunahme gegenüber dem Bestand liegt somit bei rund 3.300 Kfz pro Tag.*

*Die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes für die zu erwartende Kfz-Verkehrsmenge wurde gutachterlich geprüft. Maßgebend ist hier in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann auch für die Verkehrsspitzen bestätigt werden, so dass ein geregelter und flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und Stausituationen i.d.R. vermieden werden können.*

*Ausschlaggebend dafür ist eine maßgeschneiderte Signalisierung der Knotenpunkte, insbesondere in der Anbindung des Quartiers am Knotenpunkt Ludwigstraße/Weisenauer Straße. Dadurch sind auch die erforderlichen gesicherten Straßenquerungen für den Fußverkehr und den Radverkehr sichergestellt. Eine weitere Verbesserung in Richtung Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit entsteht durch die geplante maximal zulässige*



## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Geschwindigkeit von 30 km/h in beiden Straßen, was zugleich eine deutliche Verminderung der Lärm- und Schadstoffemissionen für das Umfeld bedeutet.*

*Grundsätzlich ist eine Zunahme der Emissionsbelastung im Umfeld des Areals – auf der Grundlage der Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung – unbestritten. Für die Berechnungen im Gutachten wird vom bisherigen herkömmlichen Verbrennungsmotor für Kraftfahrzeuge ausgegangen, dessen Betriebsende allerdings bereits beschlossen ist. Unabhängig davon, welche Antriebsarten sich durchsetzen werden, ist eine deutliche Reduzierung der heute berechneten Emissionen für die Zukunft absehbar. Aufgrund der dafür erforderlichen umfassenden Infrastrukturmaßnahmen und auch aufgrund des eher zögerlichen Umdenkens der Autofahrer wird sich diese Entwicklung über die kommenden Jahre nur schrittweise einstellen, jedoch sicher auch im Straßennetz und für die Anwohner spürbar werden.*

*Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Stadt durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen in der Weisenauer und in der Ludwigstraße, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bei berechtigten Ansprüchen die Kosten für die bauakustische Ertüchtigung zu tragen.*

*In Anbetracht seiner innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, werden in der Gesamtschau die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen verkehrlichen Auswirkungen als grundsätzlich hinnehmbar beurteilt.*

**→ Keine Änderung**

Auch die, die später in den Wohnungen des Altwerks wohnen werden, werden darunter *Die städtebauliche Gestaltung des Altwerks ist durch die Festsetzungen des*

## Anregungen

leiden. Denn dort halten sich im rel. geschlossenen Carree die Abgase noch besser. Auch die Aufenthaltsqualität in den Freiräumen ist von dem Durchfluss der Verkehre natürlich betroffen und wird wenig zu deren Wohlbefinden beitragen.

Zusammengefasst halte ich eine Hauptzufahrts- und Abfahrtslösung über die Verlängerung der Ludwigstraße ins Innere des Areals für vollkommen unsinnig und schädlich für alle Bewohnerinnen der angrenzenden Straßen wie für alle anderen in der Innenstadt Wohnenden über deren Straßen der Verkehr weitergeführt werden muss.

Wenn schon an einer derart altmodischen Lösung für den Individualverkehr festgehalten wird, liegt es doch nahe, die Anbindung von Süden her an das geplante Parkhaus mit Stellflächen zu gestalten. Die Zufahrt über den größeren Rugbyring ist räumlich und belästigend eher zu bewältigen als in den engen Verhältnissen der Innenstadt. Kann sein, das ist ein paar Euro teurer, aber bei einer derartigen Investition kann das kein abschließendes Kriterium sein.

## Beschlussempfehlung

*Bebauungsplans begrenzt.*

*Die Geschossigkeit der historischen Bebauung und ihre Abstände zueinander des Altwerks sind so in ähnlicher Form in vielen teils dichter bebauten Innenstadtquartieren zu finden. Für die Stadt sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass die Luftschadstoffbelastung innerhalb des Plangebiets ein nicht akzeptables Maß unterschreiten wird.*

*Die Freiflächengestaltung, die maßgeblich für die Aufenthaltsqualität ist, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Gemäß § 8 HBO sind nicht überbaute Freiflächen gärtnerisch zu gestalten. Aufgrund des sehr hohen Versiegelungsgrades des Areals bereits im Bestand wird im städtebaulichen Vertrag eine Grüngestaltung durch Hochbeete, Pflanzkübel u.a. vereinbart. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Innenbereich bei der konzeptionellen und baulichen Planung nicht hinreichend berücksichtigt wird.*

**→ Keine Änderung**

*Dies wird zur Kenntnis genommen. Erläuterungen hierzu erfolgten obenstehend.*

**→ Keine Änderung**

*Im Gegensatz zu dem in der Vergangenheit verfolgten Entwicklungskonzept für das Altwerk wird ein der Neubau der sog. Westtangente, also der westlich des Geltungsbereichs verlaufender Umgehungsstraße als Verbindung zwischen Weisenauer Straße und Rugbyring mit Querung der Bahntrasse, von der Stadt Rüsselsheim aus unterschiedlichen Gründen nicht weiterverfolgt. Eine entsprechende Trasse ist somit nicht mehr Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 144 und kann in diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden. Ansonsten gelten die obigen Ausführungen.*

*Die Umsetzbarkeit der nördlichen*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

Anders und besser wäre es natürlich, wenn die Planer ganz davon absähen, 1.100 Autos auf dem Gelände unterzubringen und kreative, zukunftsfähige Lösungen in Blick nehmen. Eine Zusammenarbeit mit der hiesigen Hochschule, die sehr aktiv auf diesem Gebiet forscht, sei empfohlen. Darüber hinaus sind Beispiele anderer Kommunen zu sehen, die den überholten Individualverkehr aus ihren Städten zum großen Teil verbannt haben. Mir schwebt eine Lösung vor, in der Fahrzeuge VOR der Stadt geparkt werden und ein Pendelverkehr wie am Flughafen zwischen Terminal 1 und 2 die Bewohner transportiert. Die Wege für das Tragen von Getränkekisten dürften nicht länger sein. Sie lassen sich auch anliefern (von Süden her oder durch den Haupteingang). Siehe auch Interview mit Helmut Holzapfel, Leiter des Zentrums für Mobilitätskultur in Kassel in der FR vom 14.04.2020.

Im Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, der Hochschule und anderen Anbietern wäre an einem Mobilitäts-Konzept zu arbeiten, wie es das jetzt schon in Anfängen durch ÖPNV, Car-Sharing und Mietfahrräder gibt. Ziel aller Bemühungen muss jedenfalls sein, dass hier etwas wirklich qualitativ Neues entsteht, das auch für künftige Generationen attraktiv und damit lebensfreundlich ist.

### Gesamtkonzept

Auch das Gesamtkonzept Motorworld ist altmodisch.

Zwar ist das Opel-Altwerk durch den Automobilbau geprägt und es ist sicher ganz anschaulich einige Beispiele vergangener Zeiten zu präsentieren. Dass sich in gläsernen Vitrinen, die viel Platz verbrauchen, ausgestellte Oldtimer als dauerhafte Besuchermagnete erweisen, halte ich für äußerst

*Erschließung über den Knoten Weisenauer Straße/Ludwigstraße wurde fachgutachterlich geprüft und auch mit Blick auf die Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes als umsetzbar eingeschätzt.*

### → Keine Änderung

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.*

*Die Erarbeitung eines übergeordneten Mobilitätskonzepts, in dem die vorgetragenen Fragestellungen berücksichtigt werden, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.*

### → Keine Änderung

*Die Erlangung von Planungsrecht als Grundlage für die Umsetzung des Konzepts „Motorworld“ wurde durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die beabsichtigte Nutzungsmischung entspricht dem Charakter eines Kerngebietes nach Baunutzungsverordnung. Kerngebietstypische Nutzungen sind demnach in den festgesetzten Kerngebieten zulässig.*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

unwahrscheinlich.

*Das Konzept „Motorworld“ generiert an mehreren Standorten in Deutschland ein beachtliches Kundenaufkommen. Es ist nicht davon auszugehen, dass dies in Rüsselsheim nicht der Fall sein sollte. Die Beurteilung oder Prüfung der betriebswirtschaftlichen Tragfähigkeit des vorliegenden Konzepts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.*

**→ Keine Änderung**

Interessant wäre es allerdings auf dem Hintergrund der Vergangenheit neue Konzepte der Mobilität zu präsentieren und das mit wechselnden, aktuellen und zukunftsweisenden Formaten. So könnte das Altwerk für viele Interessierte zu einem Zentrum der Innovation und für einen zu führenden Diskurs werden.

*Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an den Projektträger weitergegeben. Inhaltliche Vorgaben zum Nutzungskonzept solcher Art sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.*

**→ Keine Änderung**

Dass dort nach heutigem Konzept „Schrauber“ rumwerkeln, die sich die Mieten sicher nicht leisten können, ist völlig illusorisch.

### Denkmalschutz

Es ist mir völlig unverständlich, wie eine Denkmalschutzbehörde ein solches Unterfangen mittragen kann. Da gibt es in einer von denkmalgeschützten Gebäuden nicht reichen Stadt ein herausragendes Objekt, mit dem man umgeht wie mit einem alten Zausel. Bäumchen wachsen aus den Vorsprüngen, seit Jahren sind Wasserleitungen beschädigt, die den Verfall beschleunigen. Nun wäre es längst überfällig zu sanieren, zu erhalten, statt der vernachlässigten ALTEN TANTE die Augen auszustechen.

*Das Altwerk wird – nach vielen Jahren des Leerstands und der Nichtnutzung – in Gänze revitalisiert. Die Denkmalbehörden auf kommunaler und auf Landesebene wurden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Im Zuge des weiteren Projektfortschritts wird ein integriertes, denkmalpflegerisches Zielkonzept unter Mitwirkung o.a. Denkmalbehörden erarbeitet, das einen angemessenen Umgang mit dem Kulturdenkmal Opel-Altwerk sicherstellt. Die Belange des Denkmalschutzes werden zudem im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren einzelner Bauabschnitte berücksichtigt.*

*Mit der Projektentwicklung wird mitunter genau das erreicht, was mit dem Hinweis vortragen und gefordert wird.*

**→ Keine Änderung**

### Öffentlicher Raum

Die äußeren baulichen Gegebenheiten *Es ist beabsichtigt, das Areal zugänglich zu*

## Anregungen

könnten leicht den Eindruck einer gated community entstehen lassen. Auch wenn die Verkehrswege öffentlicher Raum sind, was sie natürlich sein müssen. Von daher erscheint es mir wichtig, dass durch Zugänge von außen, durch verhältnismäßig geringe Eingriffe in die Denkmalstruktur der Fassade im EG, durchlässige Bereiche entstehen, die den Grundton der Fassade nicht stören, aber den Eindruck des offenen Raumes unterstützen. Der kann auch durchgängig sein und den Weg in den Innenraum des Areals weiten.

## Beschlussempfehlung

*machen und mit der Innenstadt zu verknüpfen. Auch dies erfolgt in Abstimmung mit den Denkmalfachbehörden. Im Bebauungsplan gesichert ist neben dem Hauptportal an der Marktstraße ein Durchbruch an der Weisenauer Straße für den motorisierten Verkehr, weiterhin soll ein südlicher Zugang in Bahnhofsnähe umgesetzt werden. Weiterhin finden sich im städtebaulichen Vertrag Regelungen zur Realisierung von Gebäudezugängen von der Weisenauer Straße und der Marktstraße aus. Die Beurteilung der städtebaulichen Sinnhaftigkeit weiterer Zugänge erfolgt im Rahmen der fortschreitenden Erarbeitung des architektonischen Konzepts der „Motorworld“.*

*Die heutigen Werkstraßen in den Kerngebieten werden der Öffentlichkeit durch Belastung entsprechender Flächen mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der Allgemeinheit dauerhaft zugänglich gemacht. Sie verbleiben jedoch bei den Eigentümern.*

**→ Keine Änderung**

### Planungen zum Einzelhandel

Im Rahmen der Präsentation habe ich zur Qualität der Geschäfte, außer dem Supermarkt im Keller, nichts gehört. Auch in diesem Bereich hoffe ich, dass nicht solch Altmodisches angeboten wird wie family, kik, deichmann..., die sich in jedem Einkaufszentrum verbreiten. Auch bei dieser Auswahl sind Kriterien von Nachhaltigkeit, fairer Produktion und Lieferketten wünschenswert und würden einen wirklichen Akzent setzen. „odersinddieverhältnissenichtso“

*Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu den zulässigen Sortimenten des Einzelhandels, ihrem Umfang und ihrer Verkaufsfläche, da innerhalb des Baugebiets-typs Kerngebiet nach Baunutzungsverordnung Einzelhandelsnutzungen grundsätzlich im unbeschränkten Maße, auch großflächig, zuzulassen ist. Gleichwohl erfolgen diesbezügliche Beschränkungen im städtebaulichen Vertrag, der Anlage zum Bebauungsplan sein wird und für den Eigentümer verpflichtend ist. Bestimmte Arten von Vergnügungsstätten sind planungsrechtlich ausgeschlossen.*

*Die Steuerung der „Qualität der Geschäfte“ ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.*

**→ Keine Änderung**

Anregungen

Beschlussempfehlung

### **Verfahren**

Ich will nicht verhehlen, dass mich die Zeitungsmeldung über die Punkt 5.6 und 5.7, die nach der Verabschiedung des Bebauungsplans durch das Stadtparlament aufgenommen worden sind, sehr irritiert hat.

*Dies wird zur Kenntnis genommen.*

Anregungen

Beschlussempfehlung

## 2.4 Öffentlichkeit 04

Hiermit erhebe ich nachfolgende Einwendung gegen den Bebauungsplan Nr. 144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 17. März 2020

### Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet muss unterbleiben. Durch die nun geplanten Nutzungen ist nach dem Verkehrsgutachten mit durchschnittlich mehr als 7.500 Fahrten täglich durch die Ludwigstraße zu rechnen. Bei den geplanten Nutzungen des Plangebiets ist aber an einzelnen Tagen durchaus mit deutlich mehr als den im Verkehrsgutachten prognostizierten gut 10.000 Besucherinnen zu rechnen. Dadurch würde sich auch der Kfz-Verkehr mit der entsprechenden unerträglichen Lärm- und Abgasbelastung noch einmal deutlich erhöhen, die sowieso prognostizierten Stausituationen würden insbesondere an Tagen mit besonders attraktiven „Events“ im Motorworldbereich und/oder der Eventhalle zum Dauerzustand. Zudem wird die relativ schmale Ludwigstraße auch von Fahrradfahrern genutzt und ist Teil eines Schulweges. Besonders betroffen ist die Grundschule Innenstadt. Bereits heute müssen hier die Fenster wegen des Verkehrslärms in der Ludwigstraße geschlossen bleiben.

Selbst bei einer veränderten Nutzung des Plangebiets mit einem höheren Wohnanteil und verringertem Einkaufszentrum- und Motorworldanteil und einer dadurch verringerten Verkehrsdichte müssen mehrere Zugänge zum Plangebiet genutzt und im Bebauungsplan festgelegt werden. Dies können z.B. das Hauptportal, Tor 10, Tor 20, eine südliche Zufahrt durch den existierenden Tunnel bei Tor 45 sein.

In den denkmalgeschützten Gebäuderiegel darf in Fortsetzung der Ludwigstraße maximal ein Zugang in der Breite einer Straßenspur für den gemeinsamen Zugang von Kraftfahrzeugen (Einbahn), Radfahrern und Fußgängern und in der für die Zufahrt

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme von 2014 findet sich in diesen inhaltlich wieder.*

*Das zentral in der Stadt gelegene Opel-Altwerk ist derzeit von Leerstand und Unternutzung geprägt. Zum Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude und zur Belebung der Innenstadt ist eine Neuorientierung mit intensiver städtischer Nutzung dringend geboten. Der momentane Zustand des Opel-Altwerks als Areal mit höchster Lagequalität im Rüsselsheimer Zentrum kann lediglich ein Zwischenzustand sein, der sich momentan in eher niedrigen Kfz-Verkehrsbelastungen im angrenzenden Straßennetz abbildet.*

*Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Planrechtschaffung ist die Grundlage für eine koordinierte, umfangreiche und langfristige Revitalisierung des Altwerks. In dem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Areal soll Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen werden. Dies entspricht der politisch beschlossenen und anerkannten Zielsetzung der Stadt Rüsselsheim. Es liegt ein starkes öffentliches Interesse an der Revitalisierung vor.*

*Die damit einhergehenden zunehmenden Verkehrsbelastungen werden als negative Folge der baulichen Verdichtung anerkannt. Sie sind jedoch gleichzeitig eine typische und nicht grundsätzlich vermeidbare Folge einer jeden baulichen Verdichtung, zumal, wenn diese mit kerngebiets-, also innenstadttypischen Nutzungen einhergeht. Die zu erwartende*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

notwendigen Höhe geschaffen werden.

*Attraktivitätssteigerung ist ohne eine Zunahme der Verkehrsbewegungen nicht denkbar. Ein verkehrliches Ziel ist es daher, die zentrale Lage zugunsten zum Auto alternativer Verkehrsmittel zu nutzen.*

*Die anliegenden Straßen, insbesondere die Weisenauer und die Ludwigstraße waren bereits zu der Zeit, als das Opel-Altwerk noch in vollem Betrieb war, dessen Haupterschließungen. Aufgrund der Straßennetzstruktur und der südlich liegenden Bahnanlagen sowie der daran südlich wiederum angrenzenden Bebauungen ist eine alternative Erschließung technisch kaum machbar bzw. der damit verbundene finanzielle Aufwand im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen nicht vertretbar. Es wurde bereits in diesem Zusammenhang eine Brückenlösung über die Bahnanlagen geprüft und letztlich verworfen. Maßgebend für diesen Entschluss waren nicht nur die enormen Baukosten für das erforderliche große Brückenbauwerk, sondern auch die „Verkehr ansaugende Wirkung“ eines derartigen Netzschlusses, wodurch zusätzlicher Verkehr in den Bereich nördlich des Altwerks gezogen würde, der ursächlich nichts mit der anstehenden Entwicklung zu tun hat.*

*Die derzeit niedrigen Verkehrsbelastungen können nicht als Vergleichsmaßstab für künftige Entwicklungen herangezogen werden. Auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Auszugehen wäre hier von einer Büronutzung, die pro Tag ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 3.600 Kfz erzeugt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen für das geplante Quartier wird auf rund 6.900 Kfz pro Tag prognostiziert. Die tatsächliche Zunahme gegenüber dem Bestand liegt somit bei rund 3.300 Kfz pro*



## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Tag.*

*Die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes für die zu erwartende Kfz-Verkehrsmenge wurde gutachterlich geprüft. Maßgebend ist hier in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann auch für die Verkehrsspitzen bestätigt werden, so dass ein geregelter und flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und Stausituationen i.d.R. vermieden werden können.*

*Ausschlaggebend dafür ist eine maßgeschneiderte Signalisierung der Knotenpunkte, insbesondere in der Anbindung des Quartiers am Knotenpunkt Ludwigstraße/Weisenauer Straße. Dadurch sind auch die erforderlichen gesicherten Straßenquerungen für den Fußverkehr und den Radverkehr sichergestellt. Eine weitere Verbesserung in Richtung Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit entsteht durch die geplante maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h in beiden Straßen, was zugleich eine deutliche Verminderung der Lärm- und Schadstoffemissionen für das Umfeld bedeutet.*

*Grundsätzlich ist eine Zunahme der Emissionsbelastung im Umfeld des Areals – auf der Grundlage der Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung – unbestritten. Für die Berechnungen im Gutachten wird vom bisherigen herkömmlichen Verbrennungsmotor für Kraftfahrzeuge ausgegangen, dessen Betriebsende allerdings bereits beschlossen ist. Unabhängig davon, welche Antriebsarten sich durchsetzen werden, ist eine deutliche Reduzierung der heute berechneten Emissionen für die Zukunft absehbar. Aufgrund der dafür erforderlichen umfassenden Infrastrukturmaßnahmen und auch aufgrund des eher zögerlichen Umdenkens der Autofahrer wird sich diese Entwicklung über die kommenden Jahre nur schrittweise einstellen, jedoch sicher auch im Straßennetz und für die Anwohner spürbar werden.*

*Zur Wahrung gesunder Wohn- und*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Arbeitsverhältnisse wird die Stadt durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen in der Weisenauer und in der Ludwigstraße, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bei berechtigten Ansprüchen die Kosten für die bauakustische Ertüchtigung zu tragen.*

*In Anbetracht seiner innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, werden in der Gesamtschau die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen verkehrlichen Auswirkungen als grundsätzlich hinnehmbar beurteilt.*

**→ Keine Änderung**

Im Zusammenhang mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wurde zwar, wie in Abschnitt 11.3.1.2 („Bundes-Immissionsschutzgesetz mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften“) der Begründung angemerkt, eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet und die Auswirkungen aufgrund von Verkehrs- und Gewerbelärm dargestellt. Die zu erwartenden massiven Beeinträchtigungen für Bewohnerinnen und Besucher\*innen der Rüsselsheimer Innenstadt durch die verkehrsbedingte Zunahme von Luftverunreinigungen werden trotzdem weder in einer Untersuchung noch sonst wie in den Plandokumenten unter die Lupe genommen.

Leider gibt es ja offenbar auch keine Aktivitäten, um der Forderung aus dem beschlossenen Klimakonzept der Stadt, einen Stadtklimaatlas zu erstellen, der Bereiche mit potenzieller Luftbelastung kartieren würde, nachzukommen.

Aufgrund der schon jetzt ungenügenden Luftqualität in Rüsselsheim ist bei der Verwirklichung des Motorworldprojekts mit den gemäß B-Plan angezielten Strukturen mit einem deutlichen Überschreiten von

*Durch die städtebauliche Neuordnung des Altwerks und durch die planungsrechtlich ermöglichten Nutzungen werden weitere Belastungen der Luft mit Schadstoffen resultieren. Allerdings ist auch ohne Bebauungsplan eine kerngebietstypische Nutzung in ähnlichem Umfang im Geltungsbereich zulässig. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass im Gutachten ein worst-case-Szenario dargelegt wird. Die vollständige Realisierung des Projekts Motorworld wird einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen. Es ist davon auszugehen, dass vor dem Hintergrund der weiteren Verbreitung der Elektromobilität in den nächsten Jahren, der weiter fortschreitenden politischen Sanktionierung von Kfz mit hohen Abgaswerten und bestehenden Steuerungsmöglichkeiten der Stadt hinsichtlich der zulässigen Emissionen des Individualverkehrs keine unzumutbare Belastung entstehen wird, unter der gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gewährleistet sind.*

*Gesamtstädtische, sektorale Planungen, zum Beispiel zur Luftreinhaltung, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.*

**→ Keine Änderung**

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

Grenzwerten für die Luftqualität zu rechnen. Der Begründungstext (Anlage 3) dagegen belässt es in Abschnitt 11.4.5.1 „Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung und seine Gesundheit“ bei der lapidaren Feststellung „Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.“

Neben der Lärmbelastung ist dies ein weiterer zwingender Grund mehrere Zugänge zum Plangebiet zu nutzen und im Bebauungsplan festzulegen. Dies können z.B. das Hauptportal, Tor 10, Tor 20, eine südliche Zufahrt durch den existierenden Tunnel bei Tor 45 sein. Zudem ist eine Verringerung der Verkehrslast durch eine Vergrößerung des Wohnanteils und eine deutliche Verringerung des Einzelhandels und der Motorworldflächen notwendig.

Auch wenn der Baudezernent der Meinung ist, dass Rüsselsheim kein Luftkurort sei, ist eine Untersuchung der Luftschadstoffe im Plangebiet und den Gebieten mit den Zufahrtswegen schnellstmöglich zu veranlassen und nachzureichen.

Die geplanten Nutzungen betreffen einen großen, denkmalgeschützten Gebäudekomplex. Dieses wertvolle kulturelle Erbe, in dem sich der Fleiß und das Können von mehreren Generationen materialisiert, darf nicht geschädigt werden. Daher muss der Bebauungsplan festlegen: Die in der Darstellung auf Seite 12 in Abschnitt 1.3.5 der „Begründung zur erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung“ als Kulturdenkmäler bzw. als prägende Elemente des Ensembles gekennzeichneten Gebäude, dürfen weder abgerissen noch in ihrer Struktur verändert werden. Gleiches ist für die Gebäude D27 (Stelzenbau) und D20 (Bunker als bedeutames Mahnmal der Stadtgeschichte) festzulegen.

*Das Altwerk wird – nach vielen Jahren des Leerstands und der Nichtnutzung – in Gänze revitalisiert. Die Denkmalbehörden auf kommunaler und auf Landesebene wurden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Im Zuge des weiteren Projektfortschritts wird ein integriertes, denkmalpflegerisches Zielkonzept unter Mitwirkung o.a. Denkmalbehörden erarbeitet, das einen angemessenen Umgang mit dem Kulturdenkmal Opel-Altwerk sicherstellt. Die Belange des Denkmalschutzes werden zudem im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren einzelner Bauabschnitte berücksichtigt.*

*Im Zuge der o.g. Behördenbeteiligung werden die Planunterlagen redaktionell korrigiert, die bisherige nachrichtliche Übernahme einzelner Gebäude im Plangebiet wird durch eine flächenhafte Signatur für alle Teile des Altwerks ersetzt, mit der dieses als Einzelkulturdenkmal in Form einer*

Anregungen

Beschlussempfehlung

*Sachgesamtheit dargestellt wird. Dies entspricht der Auffassung beider Denkmalfachbehörden.*

**→ Keine Änderung**

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

**2.5 Öffentlichkeit 05**

Ich möchte zum B-Plan Stellung beziehen und damit beginnen, dass ich die Wiederbelegung eines so großen und innenstadtnahen Areals mit den vorgeschlagenen Nutzungen sehr positiv für die Stadt Rüsselsheim und insbesondere das Stadtzentrum einschätze.

*Dies wird zur Kenntnis genommen.*

**Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe**

Allein die geplante verkehrliche Erschließung ist suboptimal gelöst, da die Verkehrszunahme gemäß Gutachten vom März 2019 in der Weisenauer Straße und vor allem in der Ludwigstraße sehr deutlich ausfällt. Damit verbunden ist letztlich auch eine signifikant stärkerer Belastung des gesamten Verkehrsgeschehens im Stadtzentrum.

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme von 2014 findet sich in diesen inhaltlich wieder.*

Als Eigentümer [anonymisiert] sind wir bereits jetzt lt. Gutachten von einem Bestandsverkehr mit über 3.500 Fahrzeugen relativ stark mitbetroffen. Dieser Verkehr wird sich lt. Prognose im Mitfall in der Ludwigstraße auf über 7.500 mehr als verdoppeln. Dazu kommt der zu erwartende Rückstau bei der dann neu gestalteten Kreuzungs- und Ampelsituation an der Ecke Ludwigstraße/Weisenauer Straße, der mit Sicherheit bis über die Kreuzung Ludwigstraße/ Schulstraße verlaufen wird. Neben der steigenden Lärmbelastung, die zusätzlich zum ebenfalls extrem hohen Fluglärm bei Ostlage zu sehen ist, sind es aber insbesondere die Erschütterungen, die bei schweren Fahrzeugen (LKW / Bus) aber auch bei normalen Pkw-Verkehr im Haus sehr deutlich wahrnehmbar sind, und die uns Sorgen bereiten. Infolge der allgemeinen Verkehrszunahme in den letzten Jahren zeigen sich bereits jetzt erste Rissen in der östlichen Hauswand sowie im Innenbereich. Auch Türen im 2. OG lassen sich zunehmend schwerer schließen, da es im Bereich der Wände/ Rahmen offensichtlich zu Verschiebungen kommt (Anmerkung: nach meinen Informationen waren es vergleichbare Probleme im Eckhaus Schulstraße/Ludwigstraße, die zu dramatischen strukturellen Schwächen und aktuell zum Abriss des

*Das zentral in der Stadt gelegene Opel-Altwerk ist derzeit von Leerstand und Unternutzung geprägt. Zum Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude und zur Belebung der Innenstadt ist eine Neuorientierung mit intensiver städtischer Nutzung dringend geboten. Der momentane Zustand des Opel-Altwerks als Areal mit höchster Lagequalität im Rüsselsheimer Zentrum kann lediglich ein Zwischenzustand sein, der sich momentan in eher niedrigen Kfz-Verkehrsbelastungen im angrenzenden Straßennetz abbildet.*

*Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Planrechtschaffung ist die Grundlage für eine koordinierte, umfangreiche und langfristige Revitalisierung des Altwerks. In dem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Areal soll Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen werden. Dies entspricht der politisch beschlossenen und anerkannten Zielsetzung der Stadt Rüsselsheim. Es liegt ein starkes öffentliches Interesse an der Revitalisierung vor.*

*Die damit einhergehenden zunehmenden Verkehrsbelastungen werden als negative Folge der baulichen Verdichtung anerkannt. Sie sind jedoch gleichzeitig eine typische und nicht grundsätzlich vermeidbare Folge einer jeden baulichen*

## Anregungen

Hauses geführt haben). Wenn sich nun der Verkehr in der Ludwigstraße, wie zu erwarten, mehr als verdoppelt, hätte das für beide Belastungskategorien (Lärm/Erschütterung) nochmals deutliche negative Folgen für uns und damit letztlich auch für den Wert unserer Immobilie. Unbenommen von den materiellen Auswirkungen sind an dieser Stelle insbesondere auch noch die gesundheitlichen Konsequenzen infolge der zu erwartenden stärkeren Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung zu nennen.

## Beschlussempfehlung

*Verdichtung, zumal, wenn diese mit kerngebiets-, also innenstadttypischen Nutzungen einhergeht. Die zu erwartende Attraktivitätssteigerung ist ohne eine Zunahme der Verkehrsbewegungen nicht denkbar. Ein verkehrliches Ziel ist es daher, die zentrale Lage zugunsten zum Auto alternativer Verkehrsmittel zu nutzen.*

*Die anliegenden Straßen, insbesondere die Weisenauer und die Ludwigstraße waren bereits zu der Zeit, als das Opel-Altwerk noch in vollem Betrieb war, dessen Hupterschließungen. Aufgrund der Straßennetzstruktur und der südlich liegenden Bahnanlagen sowie der daran südlich wiederum angrenzenden Bebauungen ist eine alternative Erschließung technisch kaum machbar bzw. der damit verbundene finanzielle Aufwand im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen nicht vertretbar. Es wurde bereits in diesem Zusammenhang eine Brückenlösung über die Bahnanlagen geprüft und letztlich verworfen. Maßgebend für diesen Entschluss waren nicht nur die enormen Baukosten für das erforderliche große Brückenbauwerk, sondern auch die „Verkehr ansaugende Wirkung“ eines derartigen Netzschlusses, wodurch zusätzlicher Verkehr in den Bereich nördlich des Altwerks gezogen würde, der ursächlich nichts mit der anstehenden Entwicklung zu tun hat.*

*Die derzeit niedrigen Verkehrsbelastungen können nicht als Vergleichsmaßstab für künftige Entwicklungen herangezogen werden. Auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Auszugehen wäre hier von einer Büronutzung, die pro Tag ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 3.600 Kfz erzeugt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen für das geplante Quartier wird auf rund 6.900 Kfz pro Tag prognostiziert. Die*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*tatsächliche Zunahme gegenüber dem Bestand liegt somit bei rund 3.300 Kfz pro Tag.*

*Die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes für die zu erwartende Kfz-Verkehrsmenge wurde gutachterlich geprüft. Maßgebend ist hier in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann auch für die Verkehrsspitzen bestätigt werden, so dass ein geregelter und flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und Stausituationen i.d.R. vermieden werden können.*

*Ausschlaggebend dafür ist eine maßgeschneiderte Signalisierung der Knotenpunkte, insbesondere in der Anbindung des Quartiers am Knotenpunkt Ludwigstraße/Weisenauer Straße. Dadurch sind auch die erforderlichen gesicherten Straßenquerungen für den Fußverkehr und den Radverkehr sichergestellt. Eine weitere Verbesserung in Richtung Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit entsteht durch die geplante maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h in beiden Straßen, was zugleich eine deutliche Verminderung der Lärm- und Schadstoffemissionen für das Umfeld bedeutet.*

*Grundsätzlich ist eine Zunahme der Emissionsbelastung im Umfeld des Areals – auf der Grundlage der Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung – unbestritten. Für die Berechnungen im Gutachten wird vom bisherigen herkömmlichen Verbrennungsmotor für Kraftfahrzeuge ausgegangen, dessen Betriebsende allerdings bereits beschlossen ist. Unabhängig davon, welche Antriebsarten sich durchsetzen werden, ist eine deutliche Reduzierung der heute berechneten Emissionen für die Zukunft absehbar. Aufgrund der dafür erforderlichen umfassenden Infrastrukturmaßnahmen und auch aufgrund des eher zögerlichen Umdenkens der Autofahrer wird sich diese Entwicklung über die kommenden Jahre nur schrittweise einstellen, jedoch sicher auch im Straßennetz und für die Anwohner*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*spürbar werden.*

*Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Stadt durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen in der Weisenauer und in der Ludwigstraße, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bei berechtigten Ansprüchen die Kosten für die bauakustische Ertüchtigung zu tragen.*

*In Anbetracht seiner innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, werden in der Gesamtschau die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen verkehrlichen Auswirkungen als grundsätzlich hinnehmbar beurteilt.*

**→ Keine Änderung**

### Offene Fragen

Meine mit dem Vorhaben verbundenen Fragen sind wie folgt:

1. Welche Maßnahmen zur Begegnung der o.g. gesundheitlichen Mehrbelastung sind für uns als unmittelbar Betroffene geplant?
2. Welche Maßnahmen sind geplant, um die benannten baulichen Belastungen und die bereits jetzt eingetretenen sowie zu erwartenden Schäden für unsere Immobilie zu mitigieren?

*Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Stadt im Plangebiet durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, für besonders betroffene Gebäude in der Ludwigstraße und der Weisenauer Straße, bei denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist und die Ansprüche berechtigt sind, bauakustisch zu ertüchtigen. Die Kosten hierfür trägt die Grundstückseigentümerin durch Erstattung.*

Über mögliche Auswirkungen durch ggf. zunehmende Erschütterungen, die durch den Kfz-Verkehr ausgelöst werden, liegen der Stadt keine Erkenntnisse vor. Eine entsprechende Klärung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es ist zum derzeitigen Kenntnisstand nicht davon auszugehen, dass Ansprüche geltend gemacht werden können.



## Anregungen

## Beschlussempfehlung

- |  |  |
|--|--|
| 3. Erfolgt eine Kompensation der zu erwartenden Wertminderung der Immobilie? | Es ist nicht geklärt, dass im Planfall eine Wertminderung zwingend eintritt. Ebenso wäre es möglich, dass durch die städtebauliche Revitalisierung des benachbarten Altwerks und die zu erwartende überörtliche Ausstrahlung positive Effekte auf den Bodenwert ausgehen. Es ist zum derzeitigen Kenntnisstand nicht davon auszugehen, dass Ansprüche geltend gemacht werden können. |
|--|--|

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

**2.6 Öffentlichkeit 06**

Hiermit erhebe ich nachfolgende Einwände gegen den Bebauungsplan 144 „Opel Forum Rüsselsheim-Motorworld“, Stand Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 13.02.2020.

*Dies wird zur Kenntnis genommen.*

**Rechtmäßigkeit**

Grundsätzlich erhebe ich Einwand gegen die Rechtmäßigkeit der Auslegung, da die ausgelegte Fassung nicht identisch mit der von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rüsselsheim a. M. am 13.02.2020 beschlossenen Fassung ist. Dies gilt insbesondere für den ebenfalls durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.02.2020 ausgelegten Städtebaulichen Vertrag, in den nach Beschluss zwei zusätzliche Absätze (5.6 und 5.7) eingefügt wurden, die nicht Bestandteil des Beschlusses waren.

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.*

*Die Frist zur Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wurde mit amtlicher Bekanntmachung vom 02.06.2020 um weitere 4 Wochen verlängert. Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.06.2020 erfolgte eine erneut Offenlage mit Frist bis zum 06.08.2020. Gegenstand dieses Beschlusses waren die wie vorgetragen geänderten Planunterlagen einschließlich des um die Punkte 5.6 und 5.7 ergänzten städtebaulichen Vertrages.*

*Eine ordnungsgemäße Offenlage hat somit stattgefunden.*

**→ Keine Änderung**

**Städtebaulicher Vertrag**

Gegen die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Fassung erhebe ich folgende Einwände:

Der städtebauliche Vertrag (Absatz 5 ff.) schränkt meine Bürgerrechte ein, da er mich in einem Stadtgebiet von der Größe der inneren Kernstadt (Bereich Marktstraße/ Bahnhofstraße) bei der Benutzung von Straßen und Wegen einem privaten Hausrecht unterwirft.

Auf Straßen und Wegen muss überall in der Stadt öffentliches Recht herrschen und die Stadt Rüsselsheim das Hoheitsrecht ausüben.

*Die Inhalte des Bebauungsplans sind Ergebnis eines entsprechenden Verfahrens. Die öffentliche Widmung der Werkstraßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nicht vorgesehen, da sie städtebaulich als nicht zwingend erforderlich angesehen wird. Das städtebauliche Ziel einer Durchwegung des Areals für die Öffentlichkeit wird durch ein Geh- und Fahrrecht, für das im Grundbuch eine Dienstbarkeit eingetragen wird, gesichert. Für die Stadt hat dies den Vorteil, dass sie nicht zum Unterhalt der Straßen verpflichtet ist, wie dies bei einer Widmung als öffentliche Straße der Fall wäre.*

*Es ist zu vermuten, dass die vorgetragenen Bürgerrechte auf die Versammlungsfreiheit und damit das Recht z.B. zur Demonstration*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*abzielen. Die Anspruchsgrundlage hierfür fehlt, da es sich bei der Fläche um Privateigentum handelt und die Wahrung des Hausrechts durch die Eigentümerin als legitim anzusehen ist. Es ist nicht davon auszugehen, dass eine im städtischen Kontext unzumutbare Einschränkung dieses Rechts vorliegt, da ausreichende gleichwertige Flächen im Stadtgebiet zur Verfügung stehen.*

**→ Keine Änderung**

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

**2.7 Öffentlichkeit 07**

Hiermit erhebe ich Einspruch gegen Bestandteile des Bebauungsplanverfahrens Nr. 144 (Opel Motorworld Rüsselsheim).

Als Rüsselsheimer Bürger sowie als Bewohner und Miteigner eines innenstadtnahen Wohngebäudes in der Donaustraße ist mir in mehrerer Hinsicht an einer zukunftsweisenden Entwicklung des im Bebauungsplan ausgewiesenen Areals gelegen. Durch seine Größe, vor allem aber durch seine historische Bedeutung, kommt dem Gelände eine Schlüsselrolle für die zukünftige Gestaltung des gesamten Innenstadtbereichs zu. Das Konzept „Motorworld“ wird dem Areal weit eher gerecht als der noch 2014 verfolgte weitgehende Abriss der Bestandsgebäude für eine Shopping Mall („Opel-Forum“). Dennoch gibt es auch beim Konzept „Motorworld“ Weichenstellungen, die nicht im längerfristigen Interesse Rüsselsheims und der Stadtgesellschaft sein können. Diese betreffen beispielsweise das Konzept für die Verkehrsführung, den Denkmalschutz und die Eigentumsverhältnisse bzgl. der Verkehrswege.

Im Einzelnen habe ich folgende Gründe für meine Einwendung:

**Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe**

Wenn es zum prognostizierten Verkehrsaufkommen kommt, sind die dafür vorgesehenen Zufahrts- und Abfahrtsstraßen ungeeignet. Namentlich in der Ludwigstraße und in der Weisenauer Straße würde eine hohe Belastung der Anwohner mit Abgasen und Verkehrslärm in Kauf genommen. Die Ludwigstraße wird unter anderem von Schulkindern in oder aus Richtung Grundschule Innenstadt gequert. Neben gesundheitlicher Beeinträchtigung müssten Anwohner und Nutzer der Innenstadt zu Spitzenzeiten mit Rückstaus in den genannten Straßen, sowie in der Mainzer Straße, Frankfurter Straße, Friedensstraße (Stadtunterführung) rechnen.

Die nach derzeitigem Konzept geplanten zusätzlichen Verkehrsbewegungen für die Zu-

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.*

*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme von 2014 findet sich in diesen inhaltlich wieder.*

*Das zentral in der Stadt gelegene Opel-Altwerk ist derzeit von Leerstand und Unternutzung geprägt. Zum Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude und zur Belebung der Innenstadt ist eine Neuorientierung mit intensiver städtischer Nutzung dringend geboten. Der momentane Zustand des Opel-Altwerks als Areal mit höchster Lagequalität im Rüsselsheimer Zentrum kann lediglich ein Zwischenzustand sein, der sich momentan in eher niedrigen Kfz-Verkehrsbelastungen im*

## Anregungen

und Abfahrten zum neuen Stadtquartier sind an weiteren Stellen problematisch. Neuralgische Punkte gibt es entlang des gesamten Hauptkorridors für Zu- und Abfluss des Straßenverkehrs.

Von der Autobahnabfahrt Rüsselsheim-Mitte gedacht gibt es ein erstes größeres Rückstau Potenzial im Bereich der Kreuzung der Darmstädter Straße mit der Verkehrsader B43/ Rugbyring. Als Anwohner eines kreuzungsnahen Abschnitts der Donaustraße beobachte ich bereits jetzt ein sehr hohes Verkehrsaufkommen in diesem Bereich. Die Problematik würde sich in einem Korridor über die Friedensstraße, Mainzer Straße und Ludwigstraße fortsetzen.

Vor allem wäre sie letztlich aber auch innerhalb des „Motorworld“-Areal hochproblematisch, weil die Wegführung vom und zum geplanten Parkhaus dieses Gebiet mittig durchschneidet, was der Aufenthalts- und Luftqualität im neuen Stadtquartier mit seiner engen Bebauung extrem abträglich wäre. Der Autoverkehr würde das Viertel genau zwischen dem für Motorworld und Einkauf vorgesehenen Areal im Osten und dem stärker für Wohnen konzipierten Westteil zerschneiden.

Es darf nicht vergessen werden, dass dieses Zufahrtskonzept, das einen großflächigen Durchbruch in der Ludwigstraße vorsieht, aus der Not geboren wurde. Es gab keine öffentliche Diskussion darüber, dass das neu zu erschließende Areal eigentlich organisch mit den benachbarten Werksteilen der Firma Opel verbunden ist. Hier gibt es bestehende Verkehrswege, die zwar über Werksgelände führen, die aber mit einem modernen, elektronischen Leitsystem sicherlich einfach zu entflechten wären. Nach eigener Aussage schließt die Dünkel Activ-Group den Erwerb und die Einbeziehung weiterer Flächen des Werksgeländes mittelfristig nicht aus. Daran würden sich höchstwahrscheinlich andere Möglichkeiten bei der Verkehrsführung ergeben.

## Beschlussempfehlung

*angrenzenden Straßennetz abbildet.*

*Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Planrechtschaffung ist die Grundlage für eine koordinierte, umfangreiche und langfristige Revitalisierung des Altwerks. In dem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Areal soll Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen werden. Dies entspricht der politisch beschlossenen und anerkannten Zielsetzung der Stadt Rüsselsheim. Es liegt ein starkes öffentliches Interesse an der Revitalisierung vor.*

*Die damit einhergehenden zunehmenden Verkehrsbelastungen werden als negative Folge der baulichen Verdichtung anerkannt. Sie sind jedoch gleichzeitig eine typische und nicht grundsätzlich vermeidbare Folge einer jeden baulichen Verdichtung, zumal, wenn diese mit kerngebiets-, also innenstadttypischen Nutzungen einhergeht. Die zu erwartende Attraktivitätssteigerung ist ohne eine Zunahme der Verkehrsbewegungen nicht denkbar. Ein verkehrliches Ziel ist es daher, die zentrale Lage zugunsten zum Auto alternativer Verkehrsmittel zu nutzen.*

*Die anliegenden Straßen, insbesondere die Weisenauer und die Ludwigstraße waren bereits zu der Zeit, als das Opel-Altwerk noch in vollem Betrieb war, dessen Hapterschließungen. Aufgrund der Straßennetzstruktur und der südlich liegenden Bahnanlagen sowie der daran südlich wiederum angrenzenden Bebauungen ist eine alternative Erschließung technisch kaum machbar bzw. der damit verbundene finanzielle Aufwand im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen nicht vertretbar. Es wurde bereits in diesem Zusammenhang eine Brückenlösung über die Bahnanlagen geprüft und letztlich verworfen. Maßgebend für diesen Entschluss waren nicht nur die enormen Baukosten für das erforderliche große Brückenbauwerk, sondern auch die „Verkehr ansaugende Wirkung“ eines derartigen Netzschlusses, wodurch zusätzlicher Verkehr in den Bereich nördlich des*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Altwerks gezogen würde, der ursächlich nichts mit der anstehenden Entwicklung zu tun hat.*

*Die derzeit niedrigen Verkehrsbelastungen können nicht als Vergleichsmaßstab für künftige Entwicklungen herangezogen werden. Auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Auszugehen wäre hier von einer Büronutzung, die pro Tag ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 3.600 Kfz erzeugt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen für das geplante Quartier wird auf rund 6.900 Kfz pro Tag prognostiziert. Die tatsächliche Zunahme gegenüber dem Bestand liegt somit bei rund 3.300 Kfz pro Tag.*

*Die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes für die zu erwartende Kfz-Verkehrsmenge wurde gutachterlich geprüft. Maßgebend ist hier in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann auch für die Verkehrsspitzen bestätigt werden, so dass ein geregelter und flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und Stausituationen i.d.R. vermieden werden können.*

*Ausschlaggebend dafür ist eine maßgeschneiderte Signalisierung der Knotenpunkte, insbesondere in der Anbindung des Quartiers am Knotenpunkt Ludwigstraße/Weisenauer Straße. Dadurch sind auch die erforderlichen gesicherten Straßenquerungen für den Fußverkehr und den Radverkehr sichergestellt. Eine weitere Verbesserung in Richtung Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit entsteht durch die geplante maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h in beiden Straßen, was zugleich eine deutliche Verminderung der Lärm- und*

## Anregungen

## Beschlussempfehlung

*Schadstoffemissionen für das Umfeld bedeutet.*

*Grundsätzlich ist eine Zunahme der Emissionsbelastung im Umfeld des Areals – auf der Grundlage der Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung – unbestritten. Für die Berechnungen im Gutachten wird vom bisherigen herkömmlichen Verbrennungsmotor für Kraftfahrzeuge ausgegangen, dessen Betriebsende allerdings bereits beschlossen ist. Unabhängig davon, welche Antriebsarten sich durchsetzen werden, ist eine deutliche Reduzierung der heute berechneten Emissionen für die Zukunft absehbar. Aufgrund der dafür erforderlichen umfassenden Infrastrukturmaßnahmen und auch aufgrund des eher zögerlichen Umdenkens der Autofahrer wird sich diese Entwicklung über die kommenden Jahre nur schrittweise einstellen, jedoch sicher auch im Straßennetz und für die Anwohner spürbar werden.*

*Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Stadt durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen in der Weisenauer und in der Ludwigstraße, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bei berechtigten Ansprüchen die Kosten für die bauakustische Ertüchtigung zu tragen.*

*In Anbetracht seiner innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, werden in der Gesamtschau die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen verkehrlichen Auswirkungen als grundsätzlich hinnehmbar beurteilt.*

**→ Keine Änderung**

**Denkmalschutz**

## Anregungen

Durch den derzeit angekündigten, blockartigen Abriss in der Weisenauer- Höhe Ludwigstraße auf einer Breite von zwei Fahrspuren würde man einen Durchbruch schaffen, der in etwa die kombinierte Breite beider Bögen des Opel-Hauptportals hätte und die architektonisch prägende Fassade in diesem Bereich zerstört. Diese 1907 bis 1917 in der Weisenauer Straße entstandenen Industriebauten, die Elemente des Jugendstils mit einer modernen Sachlichkeit verbinden, sind als schützenswertes Denkmal eingestuft. Wenn man die Zeile mit einem großflächigen Durchbruch bzw. Abriss auf Höhe Ludwigstraße zerstört, geht ein wesentlicher Teil ihrer architektonischen Besonderheit verloren. Diese Besonderheit liegt im Werksabschnitt zwischen der Kreuzung Marktstraße und der Einmündung Friedrichstraße in einer Fassade mit sich wiederholenden Bogenelementen und Kapitellen mit vorgelagertem Backstein. Der geplante Durchbruch würde diese Sichtachse und die Fassade also genau mittig zerstören. Der Kreis Groß-Gerau hat in den letzten Jahren wertvolle Zeugnisse seiner industriellen Entwicklung verloren. Aus Denkmalschutzperspektive ergibt sich daraus eine besondere Verantwortung die alten Werksteile von Opel, immerhin Deutschlands einziger innerstädtischer Autofabrik, weitestgehend zu erhalten.

**Widmung öffentlicher Straßen im Altwerk**

Es kann meiner Meinung nach auch nicht im städtischen Interesse sein, das vorgesehen ist, die Straßen im privaten Besitz des Bauherren zu belassen. Wenn man die Idee eines neuen Stadtviertels ernst nimmt, muss gefragt werden, warum die Stadt keine Souveränität über die Straßen haben soll. Der Verdacht liegt nahe, dass die Dünkel Activ-Group sich bei zukünftigen Planungsentscheidungen nicht „hineinregieren“ lassen möchte und die Stadt Gefahr läuft, eine wichtige Einflussmöglichkeit für die zukünftige Ausgestaltung des neuen Viertels aus der Hand zu geben.

## Beschlussempfehlung

*Das Altwerk wird – nach vielen Jahren des Leerstands und der Nichtnutzung – in Gänze revitalisiert. Die Denkmalbehörden auf kommunaler und auf Landesebene wurden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Im Zuge des weiteren Projektfortschritts wird ein integriertes, denkmalpflegerisches Zielkonzept unter Mitwirkung o.a. Denkmalbehörden erarbeitet, das einen angemessenen Umgang mit dem Kulturdenkmal Opel-Altwerk sicherstellt. Die Belange des Denkmalschutzes werden zudem im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren einzelner Bauabschnitte berücksichtigt.*

*Im Zuge der o.g. Behördenbeteiligung werden die Planunterlagen redaktionell korrigiert, die bisherige nachrichtliche Übernahme einzelner Gebäude im Plangebiet wird durch eine flächenhafte Signatur für alle Teile des Altwerks ersetzt, mit der dieses als Einzelkulturdenkmal in Form einer Sachgesamtheit dargestellt wird. Dies entspricht der Auffassung beider Denkmalfachbehörden.*

**→ Keine Änderung**

*Die Inhalte des Bebauungsplans sind Ergebnis eines entsprechenden Verfahrens. Die öffentliche Widmung der Werkstraßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nicht vorgesehen, da sie städtebaulich als nicht zwingend erforderlich angesehen wird. Das städtebauliche Ziel einer Durchwegung des Areals für die Öffentlichkeit wird durch ein Geh- und Fahrrecht, für das im Grundbuch eine Dienstbarkeit eingetragen wird, gesichert. Für die Stadt hat dies den Vorteil, dass sie nicht zum Unterhalt der Straßen verpflichtet ist, wie dies bei einer Widmung als öffentliche Straße der Fall wäre.*

**→ Keine Änderung**



## Anregungen

## Beschlussempfehlung

**2.8 Öffentlichkeit 08**

Hiermit erhebe ich nachfolgende Einwendung gegen den Bebauungsplan Nr. 144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 17. März 2020:

In den Bebauungsplandokumenten und im städtebaulichen Vertrag ist festzulegen, dass die Straßen und Plätze im Planungsbereich öffentliches Eigentum werden. Die Stadt übernimmt diese Flächen vom aktuellen Besitzer. Ein Hausrecht der Gebäudebesitzer auf den für die öffentliche Nutzung vorgesehenen Straßen und Plätzen ist mit der Deklaration des Plangebiets als Stadtquartier und Teil der Rüsselsheimer Innenstadt nicht vereinbar.

*Hinweis: Es gingen zeitgleich drei gesonderte Stellungnahmen vom gleichen Absender ein, die unterschiedliche Themen zum Inhalt haben. Sie sind im Folgenden zusammengefasst.*

*Der Erwerb von Werkstraßen und weiterer Flächen durch die Stadt wurde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens verworfen. Ihre Widmung als öffentliche Straße ist nicht vorgesehen. Es ist allerdings beabsichtigt, das Areal für die Öffentlichkeit zu öffnen und mit der Innenstadt zu verknüpfen. Die Durchwegung und zeitlich unbegrenzte Zugänglichkeit des Quartiers für die Öffentlichkeit wird durch im Plan festgesetzte Flächen entlang der Werkstraßen, die mit Geh- und Fahrrechten belastet werden können, planungsrechtlich gewährleistet. Durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag ist sichergestellt, dass die hierfür notwendigen Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen werden. Damit verbleibt die Unterhalts- und Sicherungspflicht beim Eigentümer.*

*Es ist nicht davon auszugehen, dass damit eine im städtischen Kontext unzumutbare Einschränkung persönlicher Rechte einhergeht. Eine zwingende Notwendigkeit der Übernahme von Flächen in städtisches Eigentum ist nicht erkennbar.*

**→ Keine Änderung**

Das geplante Einkaufszentrum inklusive Lebensmittelmarkt wäre von der Größe (fast 17.000 qm) nicht allzu weit von der einst geplanten und heute von allen als zerstörerisch betrachteten Supermall (23.000 qm) entfernt.

Sie würde nach dem vorliegenden Vertraglichkeitsgutachten („Auswirkungsanalyse“) der GMA zu erheblichen Umsatzeinbußen insbesondere in der Innenstadt führen – im Bereich Mode (Textil/Sport/Schuhe) z.B. 7%, im Technikbereich 15%. Dies würde zum weiteren Niedergang des Einzelhandels in der jetzigen Innenstadt führen. Die Verkaufsfläche für Einzelhandel im Planungsgebiet ist

*Im genannten Fachgutachten wird im Hinblick auf die Auswirkungen der prognostizierten Einzelhandelsansiedlungen auf die Einzelhandelsstrukturen der Innenstadt davon ausgegangen, dass die Stadt Rüsselsheim insgesamt von der beabsichtigten Entwicklung profitieren wird, da sich der derzeit aufgrund von Lücken und Qualitätsmängeln im Einzelhandelsangebot hohe Kaufkraftabfluss durch die Revitalisierung des Altwerks voraussichtlich umkehren wird, was sich im Zuwachs der Zentralität des Rüsselsheimer Einzelhandels niederschlagen wird. Hiervon wird auch die Innenstadt als Ganzes profitieren. Zudem wurde festgestellt, dass im Konzept der Motorworld insgesamt*

## Anregungen

daher auf 7.000 qm zu begrenzen.

In den textlichen Festsetzungen und im städtebaulichen Vertrag sind außerdem branchenspezifische Beschränkungen zum Schutz des existierenden Innenstadthandels aufzunehmen.

## Beschlussempfehlung

*höherwertiger und -preisiger Einzelhandel vorgesehen ist, der mit der etablierten Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt im Wesentlichen nicht deckungsgleich ist. Zudem ist die Umsetzung des Projekts „Motorworld“ über einen langen Zeitraum vorgesehen, auf eventuelle untergeordnete Kaufkraftabflüsse bliebe dem vorhandenen Einzelhandel demnach ausreichend Zeit, zu reagieren.*

*Die Revitalisierung des Altwerks in der im Bebauungsplan vorliegenden Form genießt im strategischen Stadtentwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ höchste Priorität. Die Umnutzung ist als zentrales Leitprojekt zur Revitalisierung und Ertüchtigung der vorgeschädigten Innenstadt sowie zur Attraktivitätssteigerung der Gesamtstadt Rüsselsheim eingestuft. Alternative Standorte in Innenstadtlage stehen für die dringend erforderlichen Angebotsergänzungen des Einzelhandels nicht zur Verfügung.*

*Anders als in früheren Einzelhandelsplanungen 2008 und 2014 ist im Übrigen kein Shopping-Center i.S. eines geschlossenen Einkaufszentrums geplant, sondern ein multifunktionales Stadtquartier. Es ist auch zu berücksichtigen, dass auch ohne die planungsrechtliche Steuerung eines Bebauungsplans bereits jetzt umfangreiche Einzelhandelsansiedlungen im Altwerk zulässig sind, wobei die planungsrechtlichen und städtebaulichen Steuerungsmöglichkeiten ohne Bebauungsplan einen wesentlich geringeren Umfang haben.*

**→ Keine Änderung**

Der Bebauungsplanentwurf muss – um nicht gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB und das Entwicklungsgebot zu verstoßen – eine für ein innerstädtisches Stadtviertel angemessene Wohnnutzung anstreben. Das gilt für die Teilgebiete MK1 und MK3.

Zur Erreichung einer Mindestfläche von Wohnnutzungen ist der Mindestprozentsatz für das Gebiet des Bebauungsplans gemäß § 7 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO verbindlich festzuschreiben. So ist festzusetzen, dass die

*Der Annahme, dass im Plangebiet aufgrund seiner Lage in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt eine Verpflichtung einer bestimmten Untergrenze der planungsrechtlich ermöglichten Grundfläche für Wohnnutzungen besteht, wird nicht gefolgt. Der Baugebiets-typ des Kerngebiets dient gerade nicht maßgeblich der Unterbringung von Wohnnutzungen, sondern derjenigen Einrichtungen, die aufgrund ihrer Eigenart mit besonders schutzwürdigen Nutzungen wie dem Wohnen nicht oder nur schwer vereinbar sind. Dazu gehören Einrichtungen mit hoher*

---

Anregungen	Beschlussempfehlung
<p>Wohnfläche mindestens 20% der zulässigen Geschossfläche betragen muss.</p> <p>Im B-Plan von 2014 war noch Wohnnutzung bis zu 30% der Geschossfläche zulässig.</p> <p>Aufgrund der Bedarfslage in Rüsselsheim bzgl. Kostengünstiger Mietwohnungen ist weiterhin ein Anteil von 30% der gesamten Wohnfläche für geförderten Wohnungsbau festzulegen.</p>	<p><i>Zentralität wie Verwaltungen, Vergnügungstätten, großflächiger Einzelhandel usw. Das städtebauliche Konzept, das Gegenstand des Bebauungsplans ist, gibt dies mit seinem Nutzungsmix wieder.</i></p> <p><i>Der Bebauungsplan ist des Weiteren mit den Zielen der Raumordnung sowie den Darstellungen des Flächennutzungsplans vereinbar. Das Anpassungs- und das Entwicklungsgebot sind befolgt.</i></p> <p><i>Die als Einzeldenkmal in Form einer Sachgesamtheit in hohem Maße denkmalrechtlich geschützte Bestandsbebauung des Opel-Altwerks wurden vom Eigentümer mit der Intention erworben, das Projekt langfristig und unter wirtschaftlichen Bedingungen umzusetzen. Wohnnutzungen im vorgetragenen Umfang sind im weitestgehend zu erhaltendem Bestand innerhalb der MK1 und MK3 – im MK2 sind Wohnnutzungen aus lärmtechnischen Gründen ausgeschlossen – bereits aus baulichen Gründen nicht umsetzbar. Im städtebaulichen Vertrag ist die grundsätzliche Realisierung von 15.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche Wohnen vereinbart, was einer deutlichen Steigerung des Anteils im Laufe des Planverfahrens entspricht.</i></p> <p><i>Die Errichtung geförderten Wohnraums ist ebenfalls aufgrund des Charakters als Kerngebiet nicht vorgesehen. Dies ist auf anderen Flächen im Stadtgebiet beabsichtigt.</i></p> <p><b>→ Keine Änderung</b></p>

Anregungen

Beschlussempfehlung

### **3 Ergebnis der Abwägung**

Die Stellungnahmen führen zu keiner Änderung der Ziele der Planung.