

Stadt Rüsselsheim am Main

Bebauungsplan Nr. 144 „Motorworld Rüsselsheim“

Begründung mit Umweltbericht

zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V. mit § 4a Abs. 2 BauGB

Stand: 28. November 2019

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Planungsgegenstand | 1 |
| 1.1 | Anlass und Erforderlichkeit des Bebauungsplans | 1 |
| 1.2 | Plangebiet | 2 |
| 1.2.1 | Geltungsbereich | 2 |
| 1.2.2 | Stadträumliche Einordnung | 3 |
| 1.2.3 | Bestand und Realnutzung | 3 |
| 1.2.4 | Erschließung | 4 |
| 1.2.5 | Technische Infrastruktur / Leitungen | 5 |
| 1.2.6 | Boden / Altlasten | 6 |
| 1.2.7 | Grundwasser / Oberflächenwasser | 6 |
| 1.2.8 | Ökologie / Freiflächen | 6 |
| 1.2.9 | Eigentumsverhältnisse | 7 |
| 1.2.10 | Planungsrechtliche Ausgangssituation | 7 |
| 1.2.11 | Landesentwicklungsplan / Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RegFNP) | 7 |
| 1.2.12 | Rüsselsheim 2020 | 9 |
| 1.2.13 | Bestehende Bebauungspläne | 10 |
| 1.2.14 | Planfestgestellte Flächen | 10 |
| 1.2.15 | Denkmalschutz | 10 |
| 1.2.16 | Fluglärmschutzzone | 11 |
| 1.3 | Beschreibung des Projekts | 12 |
| 2 | Planinhalt | 14 |
| 2.1 | Entwicklung der Planungsüberlegung | 14 |
| 2.1.1 | Westtangente | 14 |
| 2.1.2 | Aktuelle Planungen | 14 |
| 2.2 | Ziele und Intention des Plans | 15 |
| 2.3 | Wesentlicher Planinhalt | 16 |
| 2.4 | Flächenbilanz | 17 |
| 3 | Begründung der Festsetzungen | 18 |
| 3.1 | Art der baulichen Nutzung | 18 |
| 3.1.1 | Kerngebiet | 18 |
| 3.1.2 | Mischgebiet | 37 |
| 3.2 | Maß der baulichen Nutzung | 37 |
| 3.2.1 | Überbaubare Grundstücksflächen / Zulässige Grundflächen | 38 |
| 3.2.2 | Zahl der Vollgeschosse | 39 |
| 3.2.3 | Höhe baulicher Anlagen | 40 |
| 3.2.4 | Geschossfläche | 41 |
| 3.2.5 | Grundfläche | 41 |
| 3.3 | Sonstige Festsetzungen | 41 |
| 3.3.1 | Öffentliche Straßenverkehrsflächen | 41 |
| 3.3.2 | Garagen / Stellplätze | 41 |
| 3.3.3 | Nebenanlagen | 46 |
| 3.3.4 | Geh-, Radfahr- und Fahrrechte | 47 |
| 3.3.5 | Grünordnerische Festsetzungen / nicht überbaubare Grundstücksflächen | 49 |
| 3.3.6 | Immissionsschutz | 49 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 4 | Auswirkungen des Bebauungsplans | 63 |
| 4.1 | Auswirkungen auf die Umwelt | 63 |
| 4.2 | Auswirkungen auf gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse | 63 |
| 4.3 | Auswirkungen auf den Verkehr | 63 |
| | 4.3.1 Kfz-Verkehrsaufkommen in Bestand und Planung | 64 |
| | 4.3.2 Errechnete Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeit im Straßennetz | 66 |
| 4.4 | Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben | 67 |
| | 4.4.1 Einnahmen | 67 |
| | 4.4.2 Ausgaben | 67 |
| 5 | Ordnungsmaßnahmen | 67 |
| 6 | Städtebaulicher Vertrag | 67 |
| 7 | Kennzeichnungen | 68 |
| 8 | Nachrichtliche Übernahme | 68 |
| 9 | Vermerke | 68 |
| 10 | Hinweise | 69 |
| 11 | Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und den §§ 2a und 4c BauGB | 70 |
| 11.1 | Einleitung | 70 |
| 11.2 | Kurzdarstellung der Inhalte und Zielen des Bebauungsplans | 70 |
| | 11.2.1 Intention des Planes | 70 |
| | 11.2.2 Angaben zum Vorhabenstandort | 70 |
| | 11.2.3 Festsetzungen des Bebauungsplans einschließlich des Bedarfs an Grund und Boden | 70 |
| | 11.2.4 Vorhaben in angrenzenden Bereichen | 71 |
| 11.3 | Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und -plänen festgelegten festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden | 71 |
| | 11.3.1 Gesetze und Verordnungen | 71 |
| | 11.3.2 Übergeordnete Planungen und Fachpläne | 74 |
| 11.4 | Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen | 76 |
| | 11.4.1 Räumlicher Untersuchungsumfang, angewandte Untersuchungsmethodik | 76 |
| | 11.4.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basiszenario) | 77 |
| | 11.4.3 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter | 83 |
| | 11.4.4 Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung | 84 |
| | 11.4.5 Prognose der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen | 84 |
| | 11.4.6 Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilungen und Ausgleichsentscheidungen gemäß § 18 BNatSchG i.V. m. § 1a Abs. 3 BauGB | 91 |
| | 11.4.7 Artenschutzrechtliche Prüfung | 92 |
| | 11.4.8 Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen | 98 |
| | 11.4.9 Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten | 99 |
| | 11.4.10 Zusätzliche Angaben | 100 |
| 11.5 | Allgemein verständliche Zusammenfassung | 101 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 12 | Verfahren | 102 |
| 12.1 | Bebauungsplan Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“, Verfahren 2008 | 102 |
| 12.1.1 | Aufstellung | 102 |
| 12.1.2 | Frühzeitige Bürgerbeteiligung | 102 |
| 12.1.3 | Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange | 102 |
| 12.1.4 | Beteiligung der Öffentlichkeit | 102 |
| 12.1.5 | Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | 103 |
| 12.1.6 | Änderung der Planungsinhalte | 103 |
| 12.2 | Fortführung des Verfahrens bis 2014 | 104 |
| 12.3 | Wiederaufnahme des Verfahrens 2018 | 104 |
| 13 | Rechtsgrundlagen | 105 |
| 14 | Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen | 105 |
| 15 | Textliche Festsetzungen | 106 |
| 16 | Anhang | 111 |

1 Planungsgegenstand

1.1 Anlass und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

Zur Sicherung Ihres Standortes Rüsselsheim hat die Opel Automobile GmbH, damals Adam Opel AG, zu Beginn der 2000er Jahre beschlossen, sich von nicht mehr benötigten Flächen des Stammwerkgeländes zurückzuziehen. In einem ersten Schritt wurden Flächen südlich der Bahntrasse an der Alzeier Straße entwickelt. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden Pläne für die Veräußerung des zentralen Altwerksbereiches angekündigt.

2006 wurden die Bauteile A – D und F des Werkes an eine Investorengruppe verkauft, die Planungen zum Umbau von Teilflächen zu einem Einkaufszentrum verfolgte. Die Stadt Rüsselsheim hat aufbauend auf diesen Planungen bis 2008 den Bebauungsplan Nr. 144 erarbeitet und als Satzung verabschiedet. Da die notwendigen städtebaulichen Verträge zur Umsetzung nicht abgeschlossen werden konnten, wurde dieser Plan jedoch nie veröffentlicht und somit nicht rechtskräftig.

Durch einen Wechsel in der Investorengruppe, Änderungen des baulichen und verkehrlichen Konzepts seit 2011 sowie durch sich ändernde planungsrechtliche Rahmenbedingungen war es erforderlich, den Satzungsbeschluss aufzuheben und den Bebauungsplan anzupassen.

Das städtebauliche Konzept für das zu dieser Zeit vorgesehene „Opel Forum Rüsselsheim“ sah die Etablierung einer Mischnutzung auf einem Teilgelände des Altwerks vor, die unter anderem Büros, ein Einkaufszentrum, die „Opel Classic- und Markenwelt“ sowie eine „automobile Erlebniswelt“ beinhaltete. Leitidee war, diesen für die Automobilindustrie bedeutenden innerstädtischen Standort auch künftig zu erhalten und zugleich die Innenstadt in ihrer Bedeutung als Zentrum durch die Ansiedlung zusätzlichen Einzelhandels zu stärken. Auch dieses Verfahren wurde nicht mit einem Satzungsbeschluss abgeschlossen.

Die erneute Veräußerung der Grundstücke und Gebäude wesentlicher Teile des Opel-Altwerks sowie ein gänzlich neu erarbeiteter konzeptioneller Ansatz führten im Jahr 2018 schließlich zu einer erneuten Wiederaufnahme des bis dahin ruhenden Verfahrens.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan ist beabsichtigt, das für die Umsetzung dieses Konzepts erforderliche Planungsrecht in seinem Geltungsbereich zu schaffen. Er dient somit der Revitalisierung des Altwerks sowie seiner Öffnung und Integration in die Innenstadt der Stadt Rüsselsheim am Main.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von knapp 6,6 Hektar.

Die Konzeption der Eigentümerin sieht die Entwicklung der *Motorworld Manufaktur Rüsselsheim* vor: Unter Berücksichtigung der spezifischen Industriegeschichte des Standortes als eine Keimzelle der Automobilentwicklung und –produktion soll das bisher gegenüber der Stadt verschlossene Areal zu einem lebendigen und vielfältig genutzten Quartier entwickelt werden, das sich gegenüber der Innenstadt öffnet und funktional mit ihr verknüpft wird. Das Ensemble der historischen Bestandsbebauung und somit die städtebauliche Figur des Altwerks soll dabei weitestgehend erhalten und durch Neubauten ergänzt werden, wodurch die vorhandene, stadtprägende Industriearchitektur als bauliches Zeugnis des Standortes des Unternehmens Opel wie allgemein auch der Automobilproduktion für die Zukunft zu erhalten.

Es ist die planungsrechtliche Sicherung einer Bruttogrundfläche von rund 100.000 m² in Bestands- und Neubauten geplant. Dabei sollen die Bestandsgebäude des Altwerks größtenteils erhalten und durch Neubauten ergänzt werden, Teilabriss in geringem Umfang, der Ersatz durch Neubauten sowie weitere Ergänzungen sind vorgesehen.

Hinsichtlich der beabsichtigten Nutzungen sollen in den publikumswirksamen Erdgeschosszonen gemäß dem Gesamtkonzept der *Motorworld Manufaktur* Einzelhandelnutzungen – insbesondere der automobilbezogene (Fach-)Einzelhandel von Zubehör, Accessoires, Textilprodukten, Teilen, untergeordnet auch Fahrzeugen u.a. – sowie spezialisierte Dienstleister und Werkstätten angesiedelt werden, ferner Ausstellungsflächen für hochwertige bzw. historische Fahrzeuge sowie Gastronomie. In den Obergeschossen sollen die Nutzungen Büro, Hotel und Boardinghouse sowie Wohnen realisiert werden. Zudem ist geplant, wesentliche Angebote des städtischen Kulturträgers kultur123 im Altwerk an einem Standort zu konzentrieren.

Die Eigentümerin plant im derzeitigen Verfahrensstand ausschließlich die Vermietung von Flächen bei langfristiger Eigenbewirtschaftung des Altwerks als *Motorworld Manufaktur*.

Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist im südlichen Bereich (Gebäudeteil D) die Errichtung eines Parkhauses geplant; zudem soll hier ein Gebäude für Veranstaltungen mit einer Halle für Großveranstaltungen, Kongresse u.ä. errichtet werden. Hierfür sollen mehrere nicht denkmalgeschützte Gebäude niedergelegt werden.

Aufgrund der vorgesehenen Nutzungsmischung entfällt ein im Vergleich zu den in der Vergangenheit für den Standort verfolgten Planungen wesentlich geringerer Flächenanteil des Gesamtkonzepts auf (Fach-)Einzelhandel: Nachzeitigem Planungsstand höchstens 15.000 m² Verkaufsfläche (VKF) vorwiegend in den Erdgeschossen sowie maximal 1.800 m² VKF für einen Verbrauchermarkt.

Die Nutzungen sollen verträglich in die Rüsselsheimer Innenstadt eingebunden werden. Hierzu soll ein Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden.

Eine spezifische Verortung der in den Bestandsgebäuden unterzubringenden Nutzungen ist planungsrechtlich nicht erforderlich und mit Blick auf die langfristige und daher schrittweise Entwicklung des Areals auch nicht möglich.

Für den Geltungsbereich existiert bislang aus den oben genannten Gründen kein rechtsgültiger Bebauungsplan. Da das Areal als historischer Teil des Opel-Werksgeländes weitgehend bebaut ist und verschiedene gewerbliche Nutzungen beherbergt, ist es planungsrechtlich dem bebauten Innenbereich i.S. § 34 BauGB zuzuordnen. Bei der Beurteilung der Zulässigkeit von Nutzungen ist insbesondere die emissionsschutzrechtlichen Anforderungen und Rahmenbedingungen, die sich durch den Flugbetrieb des nahen Flughafens Frankfurt ergeben, zu berücksichtigen.

Der Bebauungsplan führt weiterhin die bereits in früheren Verfahren für diesen Standort vergebene Nummer 144.

1.2 Plangebiet

1.2.1 Geltungsbereich

Die nördliche Begrenzung des rund 6,55 ha großen Geltungsbereichs wird durch die Weisenauer Straße gebildet. An der östlichen Seite wird der Geltungsbereich durch die Marktstraße und den Bahnhofplatz begrenzt.

Südlich grenzt er unmittelbar an die Bahnanlagen.

Die westliche Grenze des Geltungsbereichs verläuft entlang der Außenkanten der Bauteile C14 und C17 sowie D4 und D5, die innerhalb des Geltungsbereichs liegen, und von dort weiter entlang der Flurstücksgrenze nach Süden östlich der Bauteile D8 und D10 außerhalb des Geltungsbereichs.

Im Süden wird das Gebiet durch die Bahnrasse begrenzt.

Der Geltungsbereich umfasst damit die Flurstücke 93, 94, 331/1, teils 332, 362/21 und 362/22.

Die in den vorangegangenen Planungen vorgesehene Sicherung einer neu anzulegenden, südwestlich an den Geltungsbereich anschließenden und die Bahntrasse querenden Straße bis zum Rugbyring mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung des Innenstadtbereichs entfällt, da diese Planung vonseiten der Stadt fallengelassen wurde.

1.2.2 Stadträumliche Einordnung

Das Plangebiet liegt angrenzend an den Kernbereich der Innenstadt unmittelbar am Bahnhof nördlich der Bahntrasse. Die östlich angrenzende Marktstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und ebenfalls Teil des zentralen Einkaufsbereichs der Stadt.

Die Stadtentwicklung von Rüsselsheim steht im engen Kontext zur Entwicklung der im Jahr 1899 in den Opelwerken begonnenen Automobilproduktion und -entwicklung. Das Unternehmen ist bis heute der bedeutendste Arbeitgeber der Stadt. Neue Anforderungen der Produktion und von Forschung und Entwicklung haben zu veränderten Nutzungsprofilen und Gebäudetypen geführt, so dass das Altwerk im Plangebiet für das Unternehmen als nicht mehr betriebsnotwendig eingestuft wurde.

Die ausgedehnten Flächen des Werks, die teils in der Innenstadt liegen, bilden ein wesentliches Identifikationsmerkmal für die Stadt.

Die unmittelbare Nachbarschaft des Planungsgebietes ist durch verschiedene Nutzungen geprägt. Auf der nördlichen Seite der Weisenauer Straße liegt ein Wohngebiet mit freistehenden Wohnhäusern und ihren Nebenanlagen.

Die angrenzende Marktstraße an der östlichen Seite wird durch mehrgeschossige Gebäude geprägt, die dem Einzelhandel und Dienstleistungen, aber auch dem Wohnen dienen. Der zentrale Einkaufsbereich der Stadt befindet sich zwischen Marktstraße und Bahnhofsstraße, der Geltungsbereich grenzt unmittelbar an.

Westlich angrenzend befindet sich das ausgedehnte Gelände des Opelwerks mit gebietstypischen Produktionsanlagen und Verwaltungsgebäuden sowie einem umfangreichen werkseigenen Straßennetz einschließlich Stellplatzanlagen.

Südlich der Bahnanlagen befinden sich weitere ausgedehnte Flächen des Opelwerks. In den von der damaligen Adam Opel AG im Jahr 2006 verkauften Bereiche der ehemaligen Opel-BKK und den Gebäuden des Baufeldes F erfolgten denkmalgerechte Umbauten und -nutzungen von Bestandsgebäuden zu einem Gymnasium, einem Studierendenwohnheim sowie zu Gewerbe und Büros.

1.2.3 Bestand und Realnutzung

Das Areal der geplanten Motorworld Manufaktur wird durch Verwaltungs- und Produktionsgebäude geprägt, die größtenteils denkmalgeschützt sind.

Die nach außen hin zur Weisenauer Straße, zur Marktstraße und zum Bahnhofplatz vier- und fünfgeschossige, geschlossene Blockstruktur ist in zeitgenössischer Industriearchitektur in Backstein ausgeführt. Sie wird an der Marktstraße durch zwei Turmbauten und das monumentale Eingangsportal gegliedert.

Im rückwärtigen Bereich sowie im Blockinneren befinden sich mehrgeschossige Gebäudekomplexe, eingeschossige Hallen sowie freistehende Gebäude unterschiedlichen Baualters.

Entlang der Bahnanlagen befinden sich drei Gebäude unterschiedlicher Höhe und neueren Baualters, darunter ein ehemaliger Hochbunker aus der Zeit des Nationalsozialismus, dessen Höhe ca. vier Vollgeschossen entspricht.

Die im Geltungsbereich an der Weisenauer Straße liegenden Grundstücke 93 und 94 sind zweigeschossigen Wohnbauten sowie Nebenanlagen bestanden und fügen sich ihrer Erscheinung nach in die Bebauung nördlich der Weisenauer Straße ein.

Die Erschließung des Areals erfolgt heute für Fahrzeuge ausschließlich über das Haupttor in der Marktstraße sowie über das westlich liegende Werksgelände der Opel Automobile GmbH (durch das Gebäude C17).

Die Bestandsgebäude im Geltungsbereich werden in Teilen durch die Nutzungen Schule, Büro/Verwaltung, Gewerbe sowie Werkstatt und Fahrzeugausstellungen mit einer derzeit genutzten Nettogeschossfläche von insgesamt rund 12.350 m² belegt. Wesentliche Nutzer sind derzeit u.a. die Volkshochschule Rüsselsheim, eine Krankenkasse, ein Filmstudio, eine auf Oldtimer spezialisierte Werkstatt sowie mehrere produktionsnahe Dienstleistungsunternehmen. Auch durch die Eigentümerin werden Flächen als Büro- und Veranstaltungsräume genutzt.

Der Großteil des Bestands steht derzeit leer.

1.2.4 Erschließung

1.2.4.1 Pkw- und Lieferverkehr

Die übergeordnete Erschließung des Plangebiets erfolgt von Westen über die Mainzer Straße (Hauptverkehrsstraße) und die Weisenauer Straße (Sammelstraße), von Osten über die Straßenzüge Frankfurter Straße – Marktplatz, Ludwigstraße und Grabenstraße – Europaplatz – Weisenauer Straße. Die verbindende Achse dazwischen bildet die Ludwigstraße.

Das Plangebiet selbst wird zurzeit vorrangig über das historische Haupttor von der Marktstraße aus sowie über das Werksgelände der Opel Automobile GmbH in Höhe des Bestandsgebäudes C17 erschlossen. Während früher mehrere Werkstore entlang der Weisenauer Straße bestanden, hat diese heute überwiegend die Funktion einer örtlichen Erschließungsstraße für die nördlich angrenzende Wohnbebauung. Auf Grund ihrer untergeordneten Funktion weist sie nur ein geringeres Verkehrsaufkommen auf. Über die Ludwigstraße besteht eine Verbindung zur Mainzer Straße, Marktplatz, Frankfurter Straße und Friedensstraße und damit zu den südlich der Bahntrasse gelegenen Stadtteilen.

Die Marktstraße ist im Altwerksbereich als verkehrsberuhigter Bereich, in den übrigen Abschnitten als Fußgängerzone ausgebaut. Das innerstädtische Verkehrsnetz wird durch die südlich der Bahn verlaufende Darmstädter Straße mit ebenfalls örtlicher Bedeutung komplettiert. Der Rugbyring ist als Bundesfernstraße B 43 vierspurig ausgebaut und dient dem überörtlichen Verkehr.

1.2.4.2 Fußgängerverkehr

Das Gelände des Opel-Altwerks ist aus allen umliegenden Stadtbereichen gut zu Fuß zu erreichen. Es ist zentral in der Stadtmitte gelegen und grenzt unmittelbar an die dortige Fußgängerzone an. Auch ist eine gute fußläufige Anbindung an weitere Pkw-Stellplätze (Löwencent, Mainufer-Parkplatz, 200 – 500 m Luftlinie) gegeben. Innerhalb von 10 Minuten Gehzeit sind darüber hinaus auch die Parkmöglichkeiten entlang der Grabenstraße zu erreichen.

1.2.4.3 Fahrradverkehr

Aufgrund der zentralen Lage gelten für den Radverkehr ähnliche Aussagen wie für den Fußverkehr. Die Erreichbarkeit des Haupteingangs des Opel-Altwerks mit dem Fahrrad entspricht etwa der Erreichbarkeit des Bahnhofs oder der Innenstadt. Wichtige Verkehrsachsen wie die Grabenstraße, Friedensstraße, Frankfurter Straße und Marktplatz sind inzwischen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.

In den eigentlichen Erschließungsstraßen des Vorhabens (Ludwigstraße, Weisenauer Straße, Europaplatz) sind keine nennenswerten Radverkehrsanlagen vorhan-

den. In der Ludwigstraße und in der Weisenauer Straße ist dies allerdings auch nicht zwingend erforderlich aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von (Ludwigstraße 30 km/h) bzw. der Höhe der Kfz-Verkehrsbelastung. Im Zusammenhang mit der Anbindung des Altwerks im Knotenpunkt Ludwigstraße / Weisenauer Straße wird aufgrund der Sichtverhältnisse die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Weisenauer Straße auf 30 km/h empfohlen, was auch zu einer erhöhten Sicherheit des Radverkehrs im Umfeld des Vorhabens beitragen würde. Im Bereich des Europaplatzes sind Verbesserungen für den Radverkehr anzustreben, wie z.B. die Entfernung der Stellplätze zugunsten von Radverkehrsanlagen oder die Anordnung von Schutzstreifen.

1.2.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist sehr gut vom ÖPNV erschlossen. Der Bahnhof – mit dichtem Takt der S-Bahnlinien 8 und 9 – liegt rund 100 m entfernt. Zudem verkehrt der Regionalexpress RE 2/3 mit Verbindungen nach Saarbrücken, Koblenz, Mainz und Frankfurt sowie zum Flughafen.

Der Zentrale Omnibusbahnhof der Stadtbusse ist in den Bahnhof integriert, die Haltestelle der Regionalbusse liegt in unmittelbarer Nähe des Altwerks auf der Südseite des Bahnhofs.

1.2.5 Technische Infrastruktur / Leitungen

Das Planungsgebiet wurde hinsichtlich der technischen Infrastruktur bisher über das Opelwerk versorgt. Hier ist zukünftig eine vollständige Trennung vorgesehen.

Die Versorgung des Geltungsbereichs mit Trinkwasser ist grundsätzlich gesichert. Die Grundstücke können von der Marktstraße und der Weisenauer Straße aus versorgt werden.

Für eine ausreichende Löschwasserversorgung sind im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen für Teilbereiche der künftigen Bebauung Vorkehrungen zu treffen.

Die geordnete Abwasserbeseitigung ist derzeit gewährleistet. Der Anschluss an das zentrale Kanalisationsnetz ist möglich, ebenso die Reinigung in der öffentlichen Kläranlage. Eine gesicherte Abflussregelung liegt vor. Für das Planungsgebiet ist eine ordentliche Regenentwässerung vorhanden.

Zusätzliches Niederschlagswasser fällt nicht an, der schadlose Abfluss ist bereits sichergestellt. Möglichkeiten zur Niederschlagswasserversickerung über den heutigen Umfang hinaus bestehen nicht, da sich zum einen der Versiegelungsgrad nur unwesentlich ändern wird und zum anderen Altlastenbelange einer umfänglichen Versickerung entgegenstehen.

Dem Bebauungsplan stehen daher wasserwirtschaftliche Belange nicht entgegen.

Die Versorgung mit Elektrizität ist sichergestellt. Hierzu wurde durch die Stadtwerke Rüsselsheim GmbH eine Transformatorenübergabestation südlich der Bahntrasse auf einem eigenen Grundstück eingerichtet.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG sowie diverse Leitungen von Medien für das Opelwerk.

Die Grundstücke können mit Erdgas von der Marktstraße und der Weisenauer Straße aus versorgt werden.

Zurzeit erfolgt die Wärmeversorgung des gesamten Opelwerkes und der Gebäudegruppen A – D mit Fernwärme aus dem Opel-Kraftwerk des Contractors KEO. Diese Wärme wird in einer KWK-Anlage erzeugt. Dadurch treten praktisch keine lokalen Schadstoffimmissionen im Altwerksbereich durch die Wärmeversorgung auf.

Die Angaben zur technischen Infrastruktur können im weiteren Verlauf des Verfahrens aktualisiert werden.

1.2.6 Boden / Altlasten

Im Geltungsbereich sind in Folge der historischen Nutzung Bodenbelastungen sowie Belastungen im Gebäudebestand durch Zyanid und Ölverschmutzungen bekannt.

Im Zuge der Vorbereitungen des Bauvorhabens sind mit dem Regierungspräsidium Darmstadt Abstimmungen zu weiteren erforderlichen Untersuchungen, Gutachten und Sanierungsmaßnahmen erfolgt. Die Gutachten liegen seit Januar/Februar 2008 vor.¹ Auf ihrer Grundlage sind folgende Maßnahmen geplant:

Durch die geplanten Baumaßnahmen soll verunreinigtes Bodenmaterial ausgehoben und durch Bauwerke bzw. Verfüllungen ersetzt werden. Die laufende Altlastensanierungsmaßnahme im Bereich des ehemaligen Gebäudes B25 (heute Parkplatzfläche südlich des Gebäudes B5) soll durch Bodenaustausch überflüssig gemacht werden. Die laufende Grundwassersanierung (Ölphasenabschöpfung) im Bereich Gebäude A9 soll, soweit nach der Baumaßnahme erforderlich, fortgeführt und modifiziert werden. Gegenwärtig ist der überwiegende Teil des Plangebietes versiegelt. Durch die nach Ausführung der Baumaßnahme wieder vorhandene Versiegelung der Oberfläche ist ein Versickern von Regenwasser in diesen Bereichen nicht möglich.

1.2.7 Grundwasser / Oberflächenwasser

Das gesamte Plangebiet liegt im Einflussbereich des "Grundwasserbewirtschaftungsplanes Hessisches Ried". Im Rahmen der Umsetzung sind großflächige Grundwasseraufspiegelungen möglich, die bei der Bebauung zu berücksichtigen sind.²

Die Grundwasserflurabstände liegen zwischen 3,0 – 5,0 m. Im gesamten Planungsgebiet ist mit hohen Grundwasserständen zu rechnen.

Der Geltungsbereich liegt darüber hinaus im Risiko-Überschwemmungsgebiet des Mains/Rheins. Bei Versagen eines Deiches ist eine Überschwemmung der Stadt Rüsselsheim einschließlich des Geltungsbereichs nicht ausgeschlossen. In Risiko-Überschwemmungsgebieten sind, soweit erforderlich, bei Sanierung und Neubau von Objekten bautechnische Maßnahmen vorzusehen, um den Eintrag von wassergefährdenden Stoffen bei Überschwemmungen zu verhindern (z. B. die hochwassersichere Heizöllagerung). Grundsätzlich empfiehlt es sich, weitere elementare Vorsorgemaßnahmen beim Bau, bei der Erweiterung und der Sanierung zu treffen, um das Schadensausmaß bei Überschwemmungen möglichst gering zu halten.

Messstellen des Landesgrundwassermessdienstes sind im Geltungsbereich nicht vorhanden.

1.2.8 Ökologie / Freiflächen

Das Plangebiet ist zu großen Teilen versiegelt. Lediglich kleinere Flächen sind unversiegelt und weisen teilweise einen Baum- und Strauchbestand auf. Näheres ist im Umweltbericht dargestellt (siehe Kap. 9 und 10).

1 URS Deutschland GmbH: Vorplanung Altlastenbeseitigung, 10. Januar 2008

2 Im Einzelnen sind die Vorgaben des "Grundwasserbewirtschaftungsplanes Hessisches Ried", mit Datum vom 9. April 1999 gemäß §§ 118 u. 119 HWG festgelegt und veröffentlicht im Staatsanzeiger für das Land Hessen "21 / 1999 S.1659", zu beachten.

1.2.9 Eigentumsverhältnisse

Sämtliche Grundstücke im Geltungsbereich befinden sich im Eigentum der Projektträgerin und Investorin.

1.2.10 Planungsrechtliche Ausgangssituation

1.2.11 Landesentwicklungsplan / Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RegFNP)³

Der Landesentwicklungsplan ist das strategische Planungsinstrument zur räumlichen Entwicklung des Landes Hessen und verbindliche Vorgabe für die Regionalplanung.

Die Stadt Rüsselsheim am Main ist im Landesentwicklungsplan Hessen 2000, zuletzt geändert 2018, als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums ausgewiesen. Diese zentralörtliche Funktion für die Stadt und ihr Umfeld umfasst im Bereich Versorgung auch die Bereitstellung großflächiger Einzelhandelsstandorte.

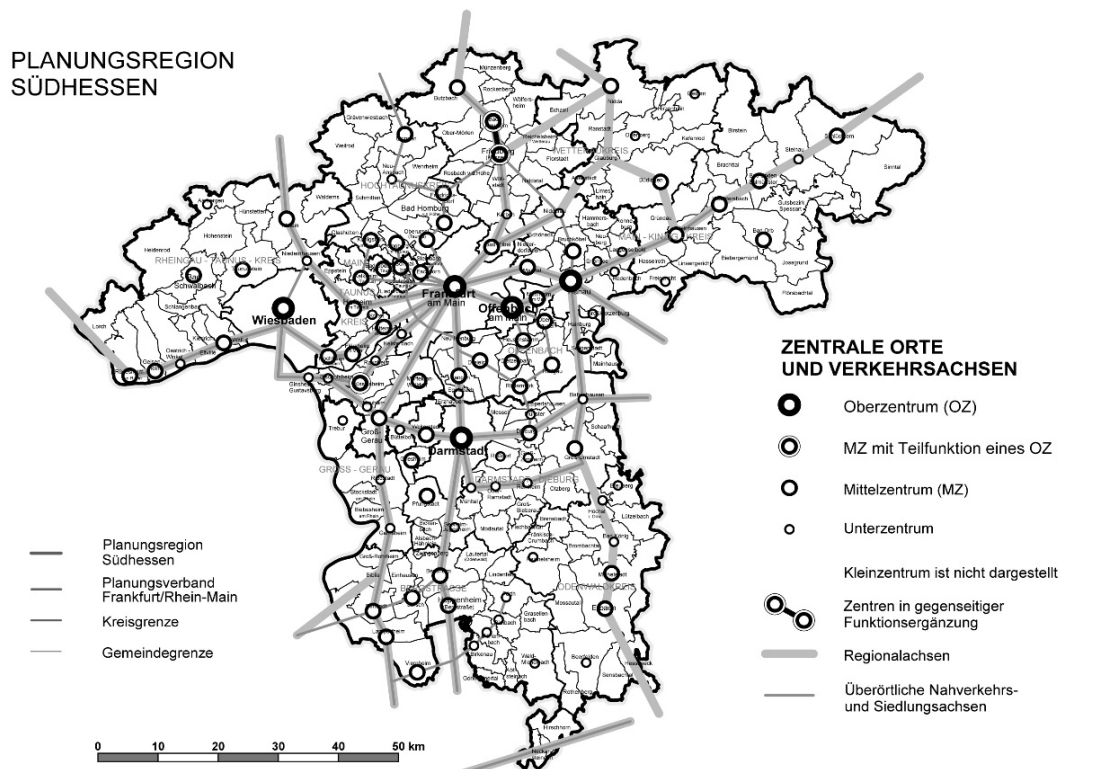


Abbildung 1: Zentrale Orte und Verkehrsachsen

Mit dem Regionalplan Südhessen und dem Regionalen Flächennutzungsplan (Reg-FNP) 2010 wurde von der Regionalversammlung Südhessen ein räumlicher Gesamtplan für den Kern der Metropolregion Frankfurt / Rhein-Main beschlossen, der den Regionalplan Südhessen 2000 sowie die kommunalen Flächennutzungspläne ersetzt. Im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 ist die

3 Landesentwicklungsplan Hessen 2000, festgestellt durch Rechtsverordnung vom 13. Dezember 2000 (GVBl. 2001 I S. 2), zuletzt geändert durch die "Zweite Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000" vom 27. Juni 2013 (GVBl. Nr. 17, S. 479). Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, beschlossen durch die Regionalversammlung Südhessen am 17. Dezember 2010, Regionaler Flächennutzungsplan beschlossen durch die Verbandsversammlung am 15. Dezember 2010, beschlossen von der Landesregierung am 17. Juni 2011, genehmigt mit Bescheid vom 27. Juni 2011, bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011 (Staatsanzeiger 42/2011)

Fläche des Opel-Altwerks als Siedlungsbereich (Bestand) ausgewiesen. Damit ist der Standort als städtebaulich integriert zu bewerten.

In der Hauptkarte des RegFNP 2010 wird der überwiegende Teil des Plangebietes als gemischte Baufläche, der westliche Randbereich als gewerbliche Baufläche dargestellt. Als gemischte Bauflächen werden Bauflächen dargestellt, die dem Erhalt und der Entwicklung einer städtebaulichen Nutzungsmischung zwischen den Funktionen des Wohnens, gewerblicher Nutzungen und der Versorgung dienen, soweit sie miteinander verträglich sind oder sich nicht wesentlich stören. Die geplanten Nutzungen im Kerngebiet entsprechen den Zielstellungen einer gemischten Nutzungsstruktur, so dass das Entwicklungsgebot erfüllt ist. Zur Beachtung des Entwicklungsgebots für den geplanten großflächigen Einzelhandel siehe Ausführungen weiter unten im Text.

Im RegFNP 2010 werden darüber hinaus auch die bestehende Schienenfernverkehrsstrecke als Ausbaustrecke Schiene und ein Siedlungsbeschränkungsgebiet⁴, in dem der Geltungsbereich vollständig liegt, dargestellt.

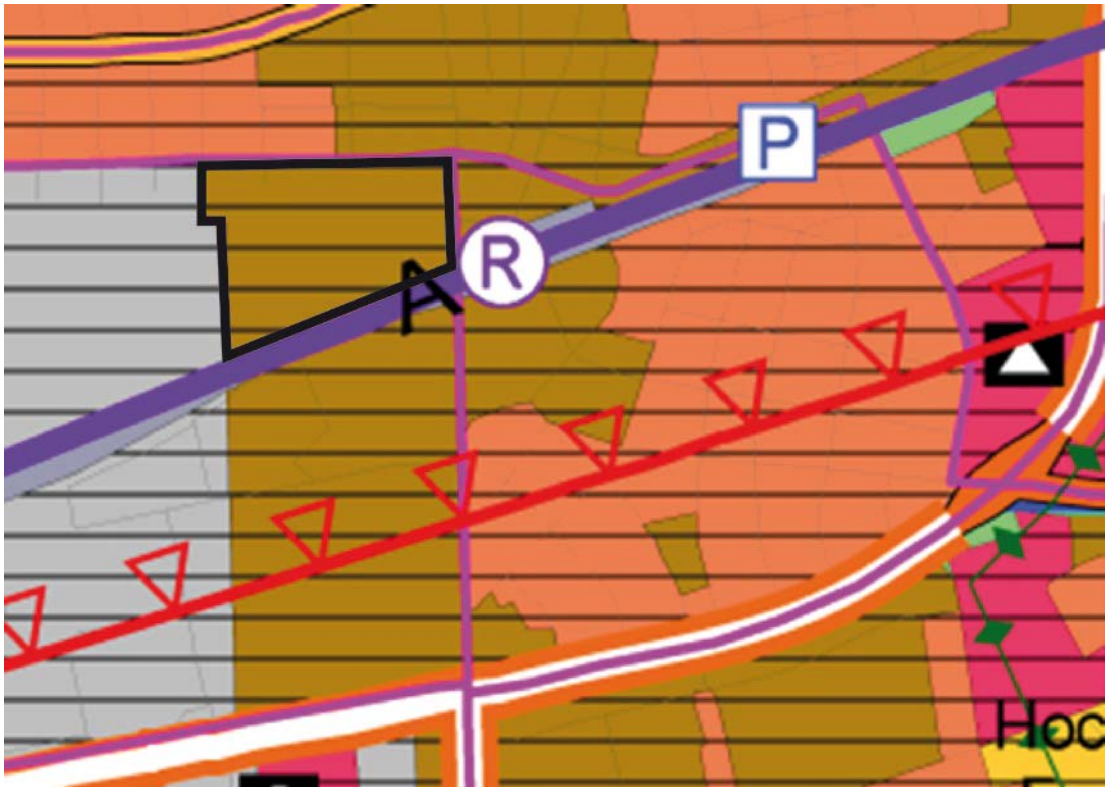


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalen Flächennutzungsplan Südhessen 2010 (Hauptkarte) mit Lage des Geltungsbereichs (schwarzer Rahmen)

Die Beikarte 2 / Regionaler Einzelhandel stellt den Versorgungskern sowie den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Rüsselsheim dar. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans grenzt westlich an den Versorgungskern an und ist Teil des zentralen Versorgungsbereichs. In diesem Bereich ist die Entwicklung großflächiger Einzelhandelsstandorte, wie sie beim Vorhaben Motorworld Manufaktur vorgesehen sind, möglich.

Gemäß Z 3.4.3-2 des RegFNP ist die Ausweisung, Errichtung oder Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben nur in den Ober- und Mittelzentren zulässig.

4 Fläche in der Nähe von Verkehrsflughäfen- und -landeplätzen, in denen aus Lärmschutzgründen eine Bebauung im Sinne einer Besiedlung zu Wohnzwecken nicht stattfinden soll

Großflächige Einzelhandelsvorhaben müssen eine enge bauliche und funktionale Verbindung zu bestehenden Siedlungsgebieten aufweisen. Derartige Handelsbetriebe sind unter Berücksichtigung ihres Einflusses auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowie der Umweltverträglichkeit in das Siedlungsgebiet unter Erreichbarkeit mit einem für Größe und Einzugsbereich des Einzelhandelsvorhabens angemessenen ÖPNV zu integrieren. Von großflächigen Einzelhandelsvorhaben dürfen nach Art, Lage und Größe keine schädlichen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit von integrierten Geschäftszentren (zentralen Versorgungsbereichen) in der Gemeinde und in anderen Gemeinden sowie auf die verbrauchernahe Versorgung in der Gemeinde zu erwarten sein.

Die im RegFNP genannten Voraussetzungen für die Schaffung eines Einzelhandelsstandortes sind hier erfüllt, da im Kontext der Entwicklungsperspektiven als auch auf Grund der Standorteigenschaften eine deutliche Verbesserung der gesamten innerstädtischen Situation und eine Aufwertung des Standortes Rüsselsheim zu erwarten sind. Auch sind keine schädlichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche anderer Gemeinden zu erwarten (näher dazu: Kap. 3.1.1.3). Die Anbindung durch den ÖPNV ist über den nahegelegenen S- und Regionalbahnhof gewährleistet.

Der Bebauungsplan, der ein Kerngebiet festsetzt, ist aus den genannten Gründen aus dem RegFNP entwickelbar und entspricht den Grundzügen der Planung.

1.2.12 Rüsselsheim 2020

Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der Automobilindustrie und dem zunehmenden globalen Standortwettbewerb hat die Stadt Rüsselsheim im Jahr 2006 das strategische Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ in Auftrag gegeben⁵.

Mit diesem Konzept soll die ehemalige Industriestadt ihre Wandlung zu einem diversifizierten, innovativen Standort mit Schwerpunkt Automobilbranche, die Partnerschaft für Wirtschaft, Bürger und Region sowie die Zukunftsorientierung des Standortes Rüsselsheim forcieren.

Ziel der Studie und deren Umsetzung war es, auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse Kernelemente und Schlüsselprojekte für eine künftige Stadtentwicklung herauszuarbeiten, die die gewünschte strategische Neuausrichtung hin zu einem diversifizierten, innovativen Standort mit Schwerpunkt Automobilbranche als der wirtschaftlichen Grundlage der Stadt unterstützen. Ressortübergreifend sollte ein Stadtentwicklungsprozess initiiert und durchgeführt werden, der wesentliche gesamtstädtische Belange berücksichtigt und zugleich die Position Rüsselsheims in der Region stärkt.

Oberbürgermeister, Magistrat und Stadtverordnete haben zum Beginn des Jahres 2007 erste Maßnahmen eingeleitet. Das „Opel Forum Rüsselsheim“ war zentraler Baustein der Initiative und wurde als Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung angesehen. Das Projekt hat zwei wesentliche Funktionen: Eine imagebildende Funktion für die Stadt Rüsselsheim und Bekanntheit in der Region sowie eine Funktion für die Innenstadtentwicklung als Kern- und Keimzelle für eine positive Entwicklung der Gesamtstadt, als neues Zentrum des öffentlichen Lebens und als die Identität Rüsselsheims belebender Impuls. Das Projekt vereinte eine Reihe von Merkmalen, die es als das herausragende Projekt für Rüsselsheim kennzeichnen:

5 HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH, Prof. Dr. Reinhard Hujer, Prof. Dr. Dr. h.c. Bert Rürup im Auftrag der Stadt Rüsselsheim Stadt Rüsselsheim, Der Magistrat Adam Opel GmbH: Rüsselsheim 2020. Zielsetzungen und Handlungsanleitungen für eine strategische Stadtentwicklung Rüsselsheims, Wiesbaden, November 2006

- optimale Lage im Innenstadtkern,
- repräsentative Eingangssituation,
- einmalige Industriearchitektur,
- Identifikation der Bevölkerung und
- ideale Anbindung an den regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehr.

Die im vorliegenden Bebauungsplanverfahren erneut aufgenommene Planung unterscheidet sich zwar konzeptionell vom Vorhaben „Opel Forum“, gleichwohl werden durch das Vorhaben Motorworld Manufaktur die obenstehenden Ziele im wesentlichen weiterverfolgt.

1.2.13 Bestehende Bebauungspläne

In der Umgebung des Geltungsbereichs sind folgende Bebauungspläne festgesetzt:

- B-Plan Nr. 67 „Innenstadt I“ östlich der Marktstraße, inkraftgetreten 1969, 1. Änderung von 1988: im Wesentlichen Festsetzung eines Kerngebiets.
- B-Plan Nr. 70 „Innenstadt II“, inkraftgetreten 1969, 6. Änderung von 1988: im Wesentlichen Festsetzung eines Kerngebiets.
- B-Plan Nr. 49 „Innenstadt Süd“ südlich der Bahnlinie, inkraftgetreten 1985: im Wesentlichen Festsetzung eines Kerngebiets und Mischgebiets.

Das Plangebiet grenzt südlich der Bahntrasse an unbeplante Bereiche, die auf Grund der örtlichen Situation planungsrechtlich dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen sind.

1.2.14 Planfestgestellte Flächen

Bei der von der Bahn genutzten Fläche direkt südlich angrenzend an den Geltungsbereich handelt es sich um eine planfestgestellte Fläche, die dem Bahnbetrieb gewidmet ist. Im Geltungsbereich selbst befinden sich keine Flächen, die Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind oder waren.

1.2.15 Denkmalschutz

Im Vorfeld der Ausschreibung zum erstmaligen Verkauf der Teilflächen durch die damalige Adam Opel AG wurde im Auftrag des Landesamtes für Denkmalpflege und der Stadt Rüsselsheim eine denkmalpflegerische Bewertung und Konzeption erarbeitet, deren Ergebnis in die Ausschreibung als Rahmenbedingung übernommen wurde. Im Ergebnis wurde im Altwerk ein wertvolles Denkmalensemble erkannt, dessen Gebäude entsprechend ihrer denkmalbezogenen Wertigkeit einer Einzelbewertung unterzogen wurden. Demnach sind insbesondere in den Gebäudegruppen A, B und C bild- und raumprägende Kulturdenkmäler vorhanden.⁶ Diese sind zu erhalten. Die Gebäude des Bauteils F südlich der Bahntrasse sind nicht mehr Gegenstand des Planverfahrens.

Derzeit wird seitens des Landesdenkmalamtes Hessen eine umfassende Denkmaltopographie der landesweiten Baudenkmalbestände erarbeitet. Sofern dieses Planwerk im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens Rechtsgültigkeit erlangt, wird es berücksichtigt werden.



Abbildung 3: Schutzwürdigkeit der Gebäude des Opel-Altwerks

Das Opel-Altwerk ist darüber hinaus bedeutender Teil der Route der Industriekultur Rhein-Main, die sich von Miltenberg im Osten entlang des Mains bis nach Bingen am Rhein im Westen erstreckt. Das Gesamtensemble weist architekturgeschichtlich lesbare Stilelemente von Jugendstil, Neoklassizismus bis hin zur Industriebauweise der Moderne aus über 130 Jahren Bau- und Industriegeschichte auf. Beginnend am Hauptportal am Bahnhof ist das Werk seit 1869 stückweise weiter nach Westenerweitert worden. Vor dem Portal steht das Denkmal des Firmengründers Adam Opel.

Für die Gebäudegruppen A bis D wurde das bis 2014 verfolgte Konzept für das „Opel Forum“ mit dem Landesamt für Denkmalpflege intensiv erörtert. Abschließend lag, unter Berücksichtigung der sich durch das Vorhaben für die Stadtentwicklung ergebenden Chancen, keine ablehnende Haltung des Amtes gegenüber den damaligen Planungen vor, die den Abriss der denkmalgeschützten Gebäudeteile u.a. A6, A7, A8, A10, B7 sowie des freistehenden Gebäudes B19 vorsahen.

Das Landesamt für Denkmalpflege wird im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zur Stellungnahme zum aktuellen Planungskonzept der Motorworld Manufaktur aufgefordert werden. Mögliche Einwände werden abgewogen und fließen in die weitere Planungskonkretisierung ein. Eine abschließende Beurteilung des Vorhabens durch das Landesamt erfolgt zudem im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der einzelnen Bauabschnitte.

Nach derzeitigen Erkenntnissen sind im Geltungsbereich keine Bodendenkmäler bekannt. Sollten bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so sind diese entsprechend der gesetzlichen Regelungen dem Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Denkmalpflege, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen und das weitere Vorgehen abzustimmen.

1.2.16 FluglärmSchutzzone

Der Geltungsbereich befindet sich gemäß den aktuellen parzellenscharfen Detailkarten zur Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Frankfurt am Main (LärmSchV) vollständig in der Tagschutzzone 2

und größtenteils in der Nachtschutzzone.⁷ Der äquivalente Dauerschallpegel tags liegt bei ca. 56 dB(A) und nachts bei ca. 50 dB(A), bzw. es treten mindestens 6 Fluglärmereignisse mit einem Maximalwert von 53 dB(A) innen auf.

In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzwürdige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen gilt gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzwürdige Einrichtungen. Hiervon können Ausnahmen zugelassen werden, wenn dies bzur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst in öffentlichem Interesse dringend geboten ist.

In der Nachtschutzzone können gemäß § 5 Abs. 3 des Fluglärmsgesetzes nach

Nr. 1) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder ähnlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiten,

Nr. 6) Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient,

zugelassen werden.

Die vorgesehene Wohnnutzung ist nach § 5 Abs. 3 Nr. 6 Fluglärmschutzgesetz (FluglSchG) auch in der Nacht-Schutzzone zulässig. Das Vorhabengebiet ist seit Jahrzehnten ein städtebaulich integrierter Teil des Ortsteils Rüsselsheimer Innenstadt. Dieser Ortsteil ist im Sinne eines Mischgebiets oder Urbanen Gebiets in vielfältiger Form auch durch eine Wohnnutzung geprägt. Der Bebauungsplan dient unter anderem dem Zweck, die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Vorhabengebiet vollständig und planvoll in die Rüsselsheimer Innenstadt integriert wird. Dazu gehört auch die Ausweisung von Wohnnutzungen. Die Konversion des ehemaligen Opel-Altwerks dient damit im Übrigen auch den Zielen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, also des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung nach § 1a Abs. 2 BauGB.

1.3 Beschreibung des Projekts

Mit dem Projekt, für das im Bebauungsplan Planrecht geschaffen werden soll, wird das Ziel verfolgt, das Opel-Altwerk als multifunktionales Stadtquartier unter Erhalt seiner prägenden historischen Gebäude und seiner Blockgestalt zu revitalisieren, eng mit der Rüsselsheimer Innenstadt zu verknüpfen und für die Stadtgesellschaft zu öffnen.

Wesentliche Handlungsempfehlungen der leitbildgebenden Studie „Rüsselsheim 2020“ werden damit umgesetzt. Das Spektrum der geplanten „Motorworld Manufaktur“ ist dementsprechend breit gefächert. Die konzeptionelle Klammer des Projekts besteht im Leitthema der Automobilität, die die Geschichte des Standorts aufgreift. Diesem Leitthema zuzuordnen sind die beabsichtigten Nutzungen wie spezialisierter und höherwertiger Einzelhandel, autonaher Dienstleistungen, kleinteilige Fachwerkstätten („Schrauber“) sowie begleitende Angebote der Gastronomie und der Hotellerie, ferner Kongress- und Veranstaltungsflächen sowie überdachte multifunktionale Frei- und Ausstellungsflächen in Form von mietbaren Glasboxen zum Ein- und Ausstellen privater, vorwiegend historischer und sonstiger hochwertiger Fahrzeuge, die so der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen. Durch diese Mischung von

⁷ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30. September 2011 (GVBl Hessen, 12. Oktober 2011) i.V. mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550)

Akteuren und Anbietern soll der *genius loci* aufgegriffen, bewahrt und weiter entwickelt werden.

Als weitere Nutzungen ist in den Bestandsbauten ein zusätzliches Angebot an Büroflächen sowie an in Rüsselsheim dringend benötigtem Wohnraum vorgesehen. Zusätzlich ist die Integration eines Nahversorgungsmarktes zur Ergänzung und Aufwertung des innerstädtischen Angebotes beabsichtigt.

Es ist ferner beabsichtigt, im Altwerk einen wichtigen Standort von bislang verteilten städtischen Kultur- und Bildungsangeboten zu schaffen. Der städtische Träger kultur123 soll zu diesem Zweck umfangreiche Flächen nutzen können.

Zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs ist im südlichen Bereich entlang der Bahntrasse die Errichtung eines Parkhauses geplant. Dieser Bereich ist zudem für den Neubau einer größeren multifunktionalen Veranstaltungshalle vorgesehen.

Das zu entwickelnde Quartier soll aus sich heraus eine Belebung der Innenstadt Rüsselsheims bewirken. Der Schwerpunkt des Einzelhandelsangebots soll sich deutlich vom bisherigen Angebot der Rüsselsheimer Innenstadt unterscheiden und dieses ergänzen. Hierdurch wird eine signifikante Steigerung der Attraktivität der Rüsselsheimer Innenstadt als Einkaufsstandort und damit eine Stärkung ihrer wesentlichen Kernfunktion erwartet.

Hinsichtlich des Wohnens ist eine Realisierung im Umfang von rund 15.000 m² Geschossfläche (GF) beabsichtigt, wobei Wohnnutzungen aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen eingeschränkt bzw. nur auf einem Teil der Baugrundstücksflächen zulässig sein sollen. Regelungen hierzu sowie die Konkretisierung der Verpflichtungen der Projektträgerin erfolgen im städtebaulichen Vertrag.

Die das Areal rahmende bestehende und weitestgehend zu erhaltende Blockrandbebauung ist in ihren Erdgeschossen ebenso wie die eingeschossigen Industriehallen vorwiegend den publikumsintensiven Nutzungen der Motorworld Manufaktur vorbehalten (Einzelhandel, Gewerbe, Veranstaltungsflächen), während in ihren Obergeschosse die Nutzungen Wohnen, Büro, Beherbergung (Hotel und Boardinghouse), Kultur u.a. untergebracht werden sollen.

Um dem Nutzungskonzept vollumfänglich zu entsprechen, sollen in der konzeptionellen Projektplanung schützenswerte Bestandsbauten baulich modernisiert und weiterentwickelt werden, wobei Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind.

Einzelne Bestandsgebäude ohne besonderen Denkmalwert, darunter die Gebäude B19, D17, D20, D21 und D27 sollen voraussichtlich abgebrochen werden. Ihre Flächen sind für Neubauten vorgesehen und werden durch Baufenster entsprechend gesichert.

Innerhalb des Baublocks soll durch die Sicherung von unbebauten Passagen als nicht überbaubare Grundstücksflächen Sicht- und Wegeverbindungen zwischen den einzelnen historischen und auch neu zu errichtenden Bauteilen erhalten werden. Zur Sicherung einer angemessenen Begeh- bzw. Befahrbarkeit sowie Durchquerbarkeit des Areals werden Flächen, die mit Geh- und Fahrrechten belastet werden können, festgesetzt sowie Korridore einer angemessenen Breite, die von jeglicher Nutzung freizuhalten sind.

Das Quartier wird primär durch den historischen Haupteingang des Werksgeländes an der Marktstraße (am Bahnplatz) fußläufig sowie für Kfz und für den Lieferverkehr durch eine durch das Gebäude B6 zu brechende Zufahrt an der Weisenauer Straße in Höhe der Ludwigstraße erschlossen. Es bestehen weitere fußläufige Zugänge zu den Bauteilen des Ensembles bzw. zu deren Treppenhäusern, die jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind.

2 Planinhalt

2.1 Entwicklung der Planungsüberlegung

Zur Sicherung Ihres Standortes Rüsselsheim hat die Opel Automobile GmbH, damals Adam Opel AG, zu Beginn der 2000er Jahre beschlossen, sich von nicht mehr benötigten Flächen des Stammwerkgeländes zurückzuziehen. In einem ersten Schritt wurden Flächen südlich der Bahntrasse an der Alzeier Straße entwickelt. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden Pläne für die Veräußerung des zentralen Altwerksbereiches angekündigt.

2006 wurden die Bauteile A – D und F des Werkes an eine Investorengruppe verkauft. Diese hatte mit Kauf des bahnhofnahen und innenstadtnahen Geländes die Absicht, in den Bereichen A und B ein Einkaufszentrum, ein Opel-Museum sowie Büroflächen und in den Bereichen C und D ein Zentrum für Old- und Youngtimer zu realisieren. Im Bereich jenseits der Bahntrasse sollte ein Hotel, Büroflächen sowie eine private Sammlung historische Fahrzeuge untergebracht werden. Hierbei war es bereits Leitidee, den für die Automobilindustrie bedeutenden Standort auch künftig in dieser zentralen Lage sichern und zu dokumentieren, eine Öffnung des Vorhabens gegenüber der Innenstadt zu verfolgen, ihre Zentralität zu erhöhen und vermehrt auch (über)regionale Kaufkraft in das Projekt zu lenken. Die Stadt Rüsselsheim hat aufbauend auf diesen Planungen bis 2008 den Bebauungsplan Nr. 144 erarbeitet und als Satzung verabschiedet. Da die notwendigen städtebaulichen Verträge zur Umsetzung nicht abgeschlossen werden konnten, wurde dieser Plan jedoch nicht veröffentlicht und somit nicht rechtskräftig.

Im Anschluss erfolgte 2013 eine Wiederaufnahme des Projekts unter dem Namen „Opel Forum“, dem eine in Teilen geänderte Konzeption zu Grunde lag. Erneut war die Entwicklung eines Einkaufszentrums als Mall („Einkaufs- und Erlebniswelt“) sowie der „Opel Classic- und Markenwelt“ ein Hauptaspekt der Planung, zudem sollten flankierend Bildungseinrichtungen, Wohn- sowie Büroflächen realisiert werden. Das vorgesehene Kerngebiet sollte sich vorwiegend in den vorhandenen Gebäudebestand integrieren, wobei wesentliche Teile der Gebäudegruppen A und B einer Neubebauung weichen sollten.

2.1.1 Westtangente

Im Rahmen beider Verfahren war ferner die Neuanlage einer Erschließungsstraße entlang der westlichen Kante des heutigen Geltungsbereichs vorgesehen, die die Bahntrasse queren und durch bestehende Gewerbeflächen geführt werden sollte, um mit einer Anbindung an den Rugbyring / B 43 und an die Weisenauer Straße an den Kreuzungspunkten Heinrichstraße und Ludwigstraße das jeweils geplante Projekt für den Individualverkehr zu erschließen; gleichzeitig sollte eine Entlastung der bestehenden die Bahntrasse querenden Straßenverbindungen erreicht werden. Um die Entwicklung des Areals zu ermöglichen, sollte seine verkehrliche Erschließung zunächst über das bestehende Straßennetz erfolgen. Hierzu wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens 2014 begleitende Untersuchungen⁸ durchgeführt, in denen neben der verkehrlichen Entwicklung ohne das Opel-Forum verschiedene Varianten zur optimalen Erschließung für den Planfall geprüft wurden, die sowohl kurzfristig als auch langfristig realisiert werden können.

2.1.2 Aktuelle Planungen

Mit den aktuellen Planungen wird diese Intention aufgegriffen und auf Grundlage eines überarbeiteten Konzepts mit veränderten Nutzungsschwerpunkten weiterentwickelt. So soll mit der „Motorworld Manufaktur“ ein neues Stadtquartier mit hoher

8 R+T Verkehrsplanung: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplans Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“, Januar 2014

Einkaufs-, Wohn- und Aufenthaltsqualität entstehen, das mit einer Nutzungsmischung aus Büros, Gewerbe und Einzelhandel insbesondere mit Bezug zur Automobilität, Kultur und Bildung, Hotel und Wohnen, Gastronomie und Eventflächen sowie weiteren Nutzungen das historische Ensemble aus Industrie- und Verwaltungsgebäuden, Hallen, Innenhöfen und freien Plätzen revitalisiert und einer neuen Nutzung zuführt (vgl. Kap. 1.3). Da die entstehenden Verkehre auch mit dem bereits existierenden Verkehrsnetz abgewickelt werden können, steht auch das Projekt Motorworld Manufaktur nicht im unmittelbaren kausalen und funktionalen Zusammenhang mit der Realisierung der bisher vorgesehenen Westtangente. Daher wird die für diese vorgesehene Fläche nicht mehr als öffentliche Verkehrsfläche innerhalb des Bebauungsplans gesichert; der Geltungsbereich wurde entgegen dem früheren Verfahrensstand entsprechend verkleinert.

Zusammen mit der in den letzten Jahren erfolgten Erneuerung des Rüsselsheimer Bahnhofs und seines Vorplatzes entsteht hierdurch die Möglichkeit, den Mikrostandort und gleichzeitig den vorhandenen Einzelhandelsbereich in der Marktstraße/Bahnhofstraße deutlich aufzuwerten und zu stärken. Darüber hinaus von langfristigem Nutzen ist die unmittelbare Nähe des Quartiers zum verbleibenden Forschungs- und Produktionsstandort der Opel Automobile GmbH und auch anderen Unternehmen. Dies ermöglicht Synergien durch Kooperationen und externe Effekte zugunsten künftiger Unternehmensansiedlungen.

2.2 Ziele und Intention des Plans

Vordringliches Ziel des Bebauungsplans ist die planungsrechtliche Sicherung eines Kerngebietes gem. § 7 BauNVO auf dem derzeit untergenutzten und der Öffentlichkeit weitestgehend entzogenen Areal des Opel-Altwerks. Dies entspricht den Zielen der Studie „Rüsselsheim 2020“ und damit der wesentlichen Leitlinie für die Stadtentwicklung Rüsselsheims.

Durch die Entwicklung des Projekts Motorworld Manufaktur Rüsselsheim im Geltungsbereich des Bebauungsplans soll es als durchmischtes und multifunktionales Quartier mit einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen entwickelt werden, womit der Bedeutung des Standorts in zentraler Lage am Bahnhof Rechnung getragen wird. Das revitalisierte Altwerk soll langfristig ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt Rüsselsheim sein, wobei die übergeordnete thematische Fokussierung auf die Automobilität und die Nutzung eines historischen Standorts der Automobilproduktion einander bedingen.

Durch die beabsichtigte Realisierung von zentrentypischen und auch überregional nachgefragten Nutzungen und Angeboten und die damit einhergehende starke Frequentierung wird eine deutliche Aufwertung der städtebaulichen Gesamtsituation Rüsselsheims erwartet. Entsprechend der Funktion Rüsselsheims als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums sollen mit Festsetzung des Kerngebiets die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um insbesondere den Einzelhandelsstandort in der Innenstadt aufzuwerten und zu stärken, der als Magnet zur Kaufkraftbindung mit überörtlicher Ausstrahlung dienen soll. Mit der geplanten Verkaufsfläche von ca. 15.000 m² in Geschäften, die vorwiegend eine thematische Verbindung zur Automobilität aufweisen sollen sowie von zusätzlich höchstens 1.800 m² Verkaufsfläche für einen Nahversorgungsmarkt erreicht das Vorhaben eine im Wettbewerb der Zentren in der Region signifikante Größenordnung. Die übrigen Einrichtungen, die das Projekt Motorworld Manufaktur in seiner Gesamtheit bilden, sind nicht dem Einzelhandel zuzurechnen. Der Handel mit Autos ist dem Aspekt ihrer Zurschaustellung untergeordnet, daher sind die Ausstellungsflächen und ihnen zugeordnete Bereiche des Projekts nicht als Einzelhandelsflächen zu werten.

Für die Innenstadt von Rüsselsheim bietet sich mit der Aufstellung des Bebauungsplans die Chance, die Defizite im bisherigen Einzelhandelsbesatz, die zu deutlichen

Kaufkraftabflüssen führen, auszugleichen und eine (über-)regionale Bedeutung aufzubauen. Auf diese Weise kann das durch den Bebauungsplan ermöglichte Vorhaben die Zentralität Rüsselsheims als Mittelzentrum dauerhaft stärken und zu seiner langfristigen Sicherung beigetragen (vgl. hierzu Einzelhandelsgutachten der GMA vom 19.02.2019).

2.3 Wesentlicher Planinhalt

Der im § 7 BauNVO aufgeführte Nutzungskatalog für Kerngebiete (MK) bildet das Projekt in seiner Konzeption im Grundsatz vollständig ab. Konzeptionell werden dem als Motorworld Manufaktur revitalisierten Opel Altwerk im städtebaulichen Sinn zentrale Funktionen innerhalb des städtischen Ordnungsgefüges beigemessen. Gleichsam handelt es sich historisch und topographisch um einen Bestandteil der Innenstadt Rüsselsheims. Daher soll das Baugrundstück im Geltungsbereich des Bebauungsplans als Kerngebiet (MK) gemäß § 7 i.V. mit § 1 Abs. 3 BauNVO festgesetzt werden.

Als Bausteine des Nutzungskonzepts sollen gemäß BauNVO insbesondere Geschäfts- und Büronutzungen, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kulturelle Zwecke im gesamten Plangebiet zulässig sein.

Bestimmte Arten von Vergnügungsstätten und Tankstellen sollen unter Einschränkungen ausnahmsweise zulässig sein (s. Kap. 3.1.1.2).

Zur planungsrechtlichen Sicherung eines Anteils Wohnnutzung, wodurch einerseits der gesamtstädtisch relevanten, derzeit steigenden Nachfrage nach Wohnraum und andererseits der Durchmischung und Belebung des Quartiers Rechnung getragen werden soll, soll das Wohnen in dem abgegrenzten Teilbereich MK1 des Kerngebiets zulässig sein. Da das Erdgeschoss konzeptgemäß grundsätzlich für publikumsgebundene Nutzungen vorgesehen ist, sollen Wohnnutzungen erst ab dem ersten Obergeschoss zugelassen werden. Die Teilgebiete MK2 und MK3 (s. Kap. 3.1.1.1) sind aus immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht für Wohnen vorgesehen. Da Wohnen nicht zur vorrangigen Funktion des gesamten Kerngebiets wird, müssen die in einem solchen Baugebiet unvermeidlichen Störungen, insbesondere durch den Lärm des Geschäftslebens mit allen bekannten Begleiterscheinungen, tagsüber in Kauf genommen werden.

Die Sicherung der Realisierung einer mindestens für das Wohnen zu nutzenden Grundfläche von 15.000 m² ist Gegenstand eines städtebaulichen Vertrags.

Im Anschluss südlich an die Halle D5 soll durch die Festsetzung eines zusammenhängenden Baufeldes eine flächige Neubebauung ermöglicht werden. Neben einem eingeschossigen Verbindungsbauwerk ist hier die Errichtung eines Gebäudes für Veranstaltungen vorgesehen sowie ein Parkhaus zur Unterbringung des Stellplatzbedarfs des Projekts, das über die zentrale Fahrgasse von der Weisenauer Straße aus erschlossen wird. Zur Unterbringung weiterer Stellplätze soll die Errichtung von Tiefgaragen unterhalb großer Teile der nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch eine entsprechende Festsetzung ermöglicht werden.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sollen mittels Baugrenzen und Baulinien zeichnerisch festgesetzt werden. Baulinien sind insbesondere in Bezug auf die Erhaltung der Industriearchitektur bei durch die Vorgängernutzung als Gewerbe- bzw. Industriegebiet bedingten geringen Abstandsflächen sowie zum Erhalt historischer Baufluchten erforderlich. Das zulässige Maß der Nutzung wird zusätzlich durch Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse gesichert, sowie teils – sofern Luftgeschosse und überdachte Freibereiche geplant sind, die mehrere Regelgeschosse umfassen – auch in Verbindung mit Festsetzungen der zulässigen Gebäudeoberkanten.

Die Festsetzungen der zulässigen Bebauung orientieren sich unter Berücksichtigung des vorliegenden städtebaulichen Konzepts im Wesentlichen am Bestand, wobei bauliche Ergänzungen, Aufstockungen sowie Neubauten ebenfalls vorgesehen sind. Die Anforderungen, die sich durch die Einstufung des Ensembles als Bau- denkmal ergeben, sind zu berücksichtigen.

Die fußläufige Erschließung des Quartiers erfolgt hauptsächlich von Osten (Markt- straße) über das historische Hauptportal des Altwerks, weitere Zugänge sind im Westen sowie entlang der Bahntrasse vorgesehen. Zur Sicherung fußläufigen Er- schließung sowie seiner Durchquerbarkeit ist die Belastung der wesentlichen Korri- dore zwischen den Gebäudegruppen A – D sowie entlang der Bahntrasse mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit vorgesehen.

Der Erschließung des Geltungsbereichs für Kfz und den Wirtschaftsverkehr sowie die Feuerwehr dient eine zu schaffende südliche Fortsetzung der Ludwigstraße als direkte Zufahrt des Vorhabens. Zu diesem Zweck ist ein Durchbruch des bestehen- de Blockrandes geplant. Alternative Erschließungsmöglichkeiten des Areals wurden bereits in der vorhergehenden Untersuchung von 2014 in mehreren Varianten ge- prüft, deren Bewertung heute grundsätzlich noch Bestand hat und deren Vorzugsvari- ante Grundlage des heutigen Konzepts sowie des vorliegenden Verkehrsgutach- tens ist. In Verlängerung der Ludwigstraße bis zum geplanten Parkhaus ist zusätz- lich soll zusätzlich die Belastung mit einem Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit ermöglicht werden.

Der notwendige Umbau der derzeitigen Einmündung der Ludwigstraße in die Wei- senauer Straße zum dann vierarmigen Knotenpunkt ist nicht Gegenstand des Be- bauungsplanverfahrens.

2.4 Flächenbilanz

Die folgenden städtebaulichen Kenngrößen, die Gegenstand der planungsrechtli- chen Festsetzungen sind, können im weiteren Verlauf des Verfahrens noch gering- fällig angepasst werden.

| | | überbaubare Flächen (innerhalb Baufenster, einschließlich Flächen für Überdachungen) | Nicht überbaubare Flächen | Summe |
|--|---|---|------------------------------|-----------------------------|
| Mischgebiet | MI | 465 m² | 350 m² | 815 m² |
| Kerngebiet mit seinen Teilflächen | MK 1 bis 3 | 52.545 m² | 12.125 m² | 64.670 m³ |
| | davon MK1 | 30.780 m ² | 4.875 m ² | 35.655 m ³ |
| | davon MK2 | 20.275 m ² | 7.250 m ² | 27.525 m ² |
| | davon MK3 | 1.490 m ² | 0 m ² | 1.490 m ² |
| | Öffentliche Straßenverkehrsfläche | | 300 m² | 300 m² |
| | <i>Flächen zur Belastung mit Geh- und Fahrrecht</i> | <i>1.675 m²</i> | <i>6.280 m²</i> | <i>7.955 m²</i> |
| Geltungsbereich des Bebauungsplans | | | | 65.785 m² |

Tabelle 1: Flächenbilanz (Angaben gerundet): Überbaubare Fläche gemäß zulässiger Grundfläche zuzüglich Grundflächen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

3 Begründung der Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung

3.1.1 Kerngebiet

3.1.1.1 Zulässige Nutzungen im Kerngebiet

Im Geltungsbereich soll entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung, ein identitätsstiftendes Quartier in der Innenstadt von Rüsselsheim zu entwickeln, die bauliche Nutzung der Grundstücke als Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO i.V.m. § 1 BauNVO festgesetzt werden. Das damit verfolgte Ziel ist die planungsrechtliche Sicherung der beabsichtigten Neuordnung des teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bereichs des Opel-Altwerks im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Der Baugebietstyp MK dient in erster Linie der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. In einer Mittelstadt wie Rüsselsheim bildet seine Charakteristik allerdings eher diejenigen Bereiche ab, die heterogene und publikumsintensive Kristallisationspunkte des städtischen Lebens sind.

Kern des städtebaulichen Konzepts zur Revitalisierung des Opel-Altwerks ist die Realisierung der Motorworld Manufaktur Rüsselsheim (Verkaufs- und Ausstellungsflächen für Oldtimer und Sportwagen mit Zubehör inklusive Glaxboxen, Werkstattflächen, Veranstaltungsflächen und Gastronomie, vgl. Kap. 2.2) in einem Umfang von mindestens 20.000 m² Geschossfläche (GF).

Im Übrigen sieht das Konzept der Motorworld Manufaktur Rüsselsheim ausschließlich kerngebietstypische Nutzungen vor. Darunter fallen – auch großflächige – Einzelhandelsbetriebe verschiedener Sortimente, Büros, Beherbergungsbetriebe (Hotel und Boardinghouse), Gastronomiebetriebe, Flächen für Kultur- und Veranstaltungsangebote (s. Kap. 1.3).

Zugunsten einer Belebung des Areals und seiner Integration in die vorhandene städtische Nutzungsstrukturen im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist beabsichtigt, Wohnungen i.S. § 7 Abs. 2 Nr. 7 auf der Teilfläche MK1 unter Berücksichtigung weiterer immissionsschutzrechtlicher Regelungen als allgemein zulässig festzusetzen (siehe dazu Kap. 3.1.1.4). Hierdurch soll den allgemein bekannten negativen Effekten eines monofunktionalen Städtebaus insbesondere nach Büro- und Geschäftsschluss entgegengewirkt werden. Die allgemeine Zweckbestimmung des gesamten Kerngebiets im Geltungsbereich muss dabei gewahrt bleiben. In den Teilflächen MK2 und MK3 sollen jegliche Wohnnutzungen aus städtebaulichen und insbesondere aus immissionsschutzrechtlichen Gründen unzulässig sein.

Die Realisierung des Projektes ist wesentlicher Impulsgeber zur Stärkung des Zentrums und zur überörtlichen Profilierung der Stadt Rüsselsheim am Main im regionalen Kontext. Festsetzungen hinsichtlich der konkreten räumlichen Anordnung der kerngebietstypischen Nutzungen werden als entbehrlich gesehen.

Textliche Festsetzung 1

In den Kerngebietsteilflächen MK1, MK2 und MK3 sind

- *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
- *Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- *sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,*
- *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke mit Ausnahme von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen, Schulen, Anlagen zur Kinderbetreuung und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen,*
- *Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen zulässig.*

Einzelne Nutzungsarten, die im Kerngebiet allgemein zulässig sind, sollen in allen Kerngebietsteilflächen nur ausnahmsweise zulässig sein. Dies betrifft Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Anlagen zur Kinderbetreuung und ähnliche in gleichem Maße schutzwürdige Einrichtungen und begründet sich mit den Regelungen des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Frankfurt am Main – LärmSchV, der für die genannten Nutzungsarten in der Tagschutzzone 2 eine Ausnahmegenehmigung verpflichtend macht, sowie mit den Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – FluLärmG (s. dazu Kap. 3.3.6.4).

Textliche Festsetzung 2

In den Kerngebietsteilflächen MK1, MK2 und MK3 können

- *Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Anlagen zur Kinderbetreuung und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen, wenn sie auf Grund einer Ausnahmegenehmigung nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Lärmschutzzone errichtet werden dürfen, ausnahmsweise zugelassen werden.*

3.1.1.2 Ausschluss unverträglicher Nutzungen

Hinsichtlich der sonstigen zulässigen Nutzungen sollen für das Kerngebiet Regelungen zur Einschränkung bestimmter Nutzungen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO festgesetzt werden.

Vergnügungsstätten, Wettbetriebe, Bordelle und bordellartige Betriebe

Der Ausschluss betrifft die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten in bestimmten Ausprägungen, Wettbüros- und Wettannahmestellen sowie Bordelle und bordellartige Betriebe.

Im Folgenden werden die folgenden gewerblichen Nutzungsarten als Vergnügungsstätten verstanden, die sich in unterschiedlicher Ausprägung unter Ansprache oder Ausnutzung des Sexual-, Spiel- und/oder Gesellschaftstriebes einer bestimmten, gewinnbringenden Freizeitunterhaltung widmen.

Konkret fallen darunter:

1. Schaustellungen von Personen i.S. § 33b Gewerbeordnung (GewO),
2. Einrichtungen, in denen Spielgeräte mit Gewinnmöglichkeit dargeboten werden sowie Spielhallen und ähnliche Einrichtungen i.S. der §§ 33c und 33i GewO,

Des Weiteren unzulässig sind folgende Nutzungen:

3. Wettbüros und Wettannahmestellen,
4. Bordelle und bordellähnliche Betriebe.

Der Ausschluss ist aus den folgend erläuterten städtebaulichen Gründen erforderlich. Von ihm betroffen sind ausschließlich Nutzungen solcher Art und Ausprägung, die geeignet sind, die geordnete städtebauliche Entwicklung des Quartiers maßgeblich zu beeinträchtigen und somit als im Grundsatz unverträglich eingeordnet werden.

Die genannten Nutzungen sollen im gesamten Geltungsbereich gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO unzulässig sein, da sie der angestrebten Zielstellung, einen hochwertigen überregionalen Standort für Einzelhandel, Dienstleistungen und Büros mit ergänzenden Nutzungen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sowie in der Rüsselsheimer Innenstadt zu entwickeln, entgegenstehen. Ihr geplanter Ausschluss dient ferner mit Blick auf die zulässige Wohnnutzung im Kerngebiet der Gewährleistung der verträglichen Nutzungsmischung sowie dem Schutz der benachbarten, vorhandenen Wohngebiete. Der Betrieb solcher Vergnügungsstätten geht oft mit unzumutbaren Störungen des Wohnens, insbesondere durch nächtlichen Lärm einher, so dass die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnen und Vergnügungsstätten zu Konflikten führen kann. Es ist davon auszugehen, dass die spezifische bahnhofsnahe Lage des Plangebiets bei Zulässigkeit der genannten Nutzungen die allmähliche Etablierung eines Vergnügungsviertels begünstigen kann, was vor dem Hintergrund des Ziels des langfristigen Erhaltens der heterogenen Nutzungsstruktur nicht erwünscht ist.

Das Quartier im Planbereich bildet den städtebaulichen Übergang vom Bahnhof zu den vorhandenen Wohnquartieren nördlich der Weisenauer Straße. Seine Akzeptanz hängt wesentlich von der Vermeidung störender Nutzungen für die direkt angrenzenden Wohngebiete an der Weisenauer Straße ab. Insbesondere auf Grund der beabsichtigten allgemein zulässigen Wohnnutzung im Kerngebiet ist die Verträglichkeit der ausgeschlossenen Nutzungen innerhalb des Kerngebiets nicht gegeben. Die Ansiedlung von Wohnen ist aufgrund der wachsenden Nachfrage und auch zur Belebung des Areals gewünscht, so dass dem Wohnen ein großes Gewicht bei der Beurteilung der Verträglichkeit eingeräumt wird. Insbesondere die zur Innenstadt orientierten Bereiche des Kerngebiets sollen eine wohlfreundliche Nutzungsmischung aufweisen.

Die Erhaltung eines großen Anteils der denkmalgeschützten Gebäude hat eine wesentliche Bedeutung für die Bewahrung und künftige Weiterentwicklung des historischen Ortes. Auf Grund der zentralen Lage besteht die konkrete Gefahr der Ansiedlung der genannten Nutzungen mit den dargelegten Beeinträchtigungen. In der Folge werden Verdrängungseffekte und unerwünschte städtebauliche Entwicklungen befürchtet.

Eine verträgliche Einbindung dieser Nutzungen kann folglich nicht gewährleistet werden, womit der Ausschluss aus besonderen städtebaulichen Gründen gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO erfolgt.

In Rüsselsheim am Main und der Region stehen ausreichende Flächen und Standorte für die genannten Nutzungen zur Verfügung.

Durch den geplanten Ausschluss dieser Nutzungen wird die planungsrechtlich zulässige Nutzung der Grundstücke eingeschränkt. Die allgemeine Charakteristik des Kerngebiets als Baugebiet wird hierdurch nicht in Frage gestellt, da nur einzelne Nutzungen betroffen und die für das Kerngebiet typischen, allgemein zulässigen Hauptnutzungen, wozu auch Vergnügungsstätten solcher Art gehören, die nicht von dem Ausschluss betroffen ist, weiterhin im gesamten Kerngebiet zulässig sind. In der Vergangenheit waren keine der nicht zulässigen Nutzungen vorhanden, so dass

auch keine ausgeübte Nutzung aufgehoben wird. Daher führt der Ausschluss zu keiner erkennbaren Wertminderung.

Tankstellen

Tankstellen, die nicht im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen stehen und gem. § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise im Kerngebiet zugelassen werden können, sollen ausgeschlossen werden, da sie dem beabsichtigten städtebaulichen Charakter des Quartiers widersprechen. Mit Blick auf die denkmalgeschützte Industriearchitektur ist ein städtebaulich angemessenes Einfügen von frei stehenden Tankstellen nicht möglich und würde das Ortsbild erheblich beeinträchtigen. Die vorhandenen straßenbegleitenden, denkmalgeschützten Gebäude des Opel-Altwerks lassen eine Realisierung entlang der öffentlichen Straßen nicht zu; freistehende Tankstellen im Blockinnenbereich sind im vorliegenden Konzept der Motorworld Manufaktur nicht vorgesehen. Zudem wären sie aufgrund der ausgelösten Emissionen nicht mit der anteilig zulässigen Wohnnutzung zu vereinbaren.

Klarstellend sind Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässig. Dies begründet sich in der geplanten Zielstellung, den historischen Produktionsstandort mit dem Thema Auto neu zu beleben und dient dazu, begrenzte und baulich integrierte Tankmöglichkeiten im Rahmen des Gesamtbetriebs der Motorworld Manufaktur bereitstellen zu können und gleichzeitig eine innerhalb des Gesamtkonzepts stimmige Gestaltungsfreiheit zugunsten des Vorhabenträgers zu gewährleisten.

Nicht zu den Tankstellen im planungsrechtlichen Sinn gehören alle Arten von Ladestationen und -vorrichtungen für Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Sie werden als Dienstleistungen bzw. Nebenanlagen (Stellplatz mit Lademöglichkeit) eingeordnet und sind somit in sämtlichen Baugebieten allgemein zulässig.

Textliche Festsetzung 3

Im Kerngebiet sind Vergnügungsstätten allgemein zulässig. Dies gilt jedoch nicht für Spiel- und Automatenhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Kino-, Video- und ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind innerhalb des Kerngebiets nicht zulässig.

Im Kerngebiet sind

- *Wettbetriebe, Wettannahmestellen und ähnliche Einrichtungen sowie Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe,*
- *Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen, nicht zulässig.*

3.1.1.3 Einzelhandel

Großflächige Einzelhandelsnutzungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO wären außer in Kerngebieten nur in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig. Gemäß § 11 Abs. 1 BauNVO sind nur solche Gebiete als Sondergebiete festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich unterscheiden. Daher war zu prüfen, inwieweit sich die angestrebte Art der Nutzung in eines der Baugebiete nach den §§ 2 bis 10 BauNVO einfügt.

Einzelhandelsnutzungen werden zusammen mit den übrigen beabsichtigten Nutzungen eine heterogene Quartiersstruktur bilden. In der Gesamtschau entspricht

das Vorhaben in typischer Weise einem Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO. Somit soll ein Kerngebiet für den gesamten Geltungsbereich festgesetzt werden.

Konzeptgemäß ist eine Verteilung der Flächen und Räume für Einzelhandel, kundennahe Dienstleister, Ausstellungsboxen für Kfz usw. grundsätzlich in allen vier Gebäudegruppen A – D beabsichtigt. Insbesondere der publikumsintensive Einzelhandel ist auf eine gute fußläufige Erreichbarkeit sowie eine attraktive Einbindung in ein das gesamte Quartier berücksichtigende Wegeplanung angewiesen. Daher erfolgt im Bebauungsplan keine verbindliche Festlegung eines räumlichen Schwerpunktes für diese Nutzungen. Sie sind im gesamten Geltungsbereich grundsätzlich zulässig. Hierdurch soll der Vorhabenträger eine ausreichende Planungsflexibilität im Rahmen des vorliegenden Konzepts und zudem die Möglichkeit behalten, künftig auf sich ändernde Anforderungen und Erfordernisse des Einzelhandels zu reagieren.

Fachgutachten

Bereits in den Jahren 2008 und 2011 bis 2014 erfolgten Planungen, die am Vorhabenstandort u.a. ein innerstädtisches Einkaufszentrum vorsahen. Zu den damaligen Einzelhandelsplanungen mit rund 24.000 m² Verkaufsfläche wurden Verträglichkeitsgutachten der GfK Prisma⁹ und bulwiengesa¹⁰ vorgelegt, die die städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen dieses Vorhabens zum Gegenstand hatten. Im Ergebnis zeigten sich die Planungen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vollständig vereinbar. Das Vorhaben wurde als zentrales Leitprojekt zur Revitalisierung und Ertüchtigung der vorgeschädigten Innenstadt sowie zur Attraktivitätssteigerung der Gesamtstadt Rüsselsheim eingestuft. Der erarbeitete Bebauungsplan „Opel-Forum Rüsselsheim“ erlangte jedoch im Jahr 2014 keine Rechtskraft (vgl. Kap. 2.1).

Im Zuge der Wiederaufnahme des seit 2014 ruhenden Bebauungsplanverfahrens wurde 2018 erneut eine gutachterliche Auswirkungsanalyse¹¹ erarbeitet, die das nun aktuelle Konzept der Motorworld Manufaktur (s. auch Kap. 1.3) zum Gegenstand hat. Dieses Fachgutachten ist für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens maßgeblich. Sein Ziel war die Prüfung der städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des Einzelhandelsvorhabens und insbesondere die Ermittlung von Art und Umfang von Umsatzzumlenkungen innerhalb und außerhalb der Rüsselsheimer Innenstadt durch das Vorhaben. Aufgrund der gem. § 2 Abs. 2 BauGB erforderlichen Abstimmung mit den Nachbarkommunen bei Aufstellung eines Bebauungsplans waren zudem der Erhalt von zentralörtlichen Funktionen sowie die Vermeidung von wesentlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche wichtige Prüfkriterien der Untersuchung.

Auf Grund der Dimensionierung und Strukturierung des Projekts können sich für die bestehenden Einzelhandelsstrukturen sowohl in der Stadt Rüsselsheim als auch in benachbarten Umlandgemeinden Auswirkungen, insbesondere Umsatzverlagerungen, ergeben. Um etwaige daraus resultierende städtebauliche Auswirkungen beurteilen zu können wurden im Rahmen einer Auswirkungsanalyse die zu erwartenden städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen fachgutachterlich untersucht. Die erwarteten Umsatzzumlenkungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Standorten,

9 GfK Prisma: Einkaufszentrum Opel Forum Rüsselsheim Wirkungsanalyse, im Auftrag der BW Opel Forum Rüsselsheim GmbH, Berlin, Januar 2008

10 bulwiengesa: Verträglichkeitsgutachten Shopping Center im Opel Forum Rüsselsheim, im Auftrag der Acrest Property Group GmbH, München, 26. Februar 2014

11 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung GmbH: Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung von Einzelhandel im geplanten Quartier „MOTORWORLD Manufaktur“ in der Stadt Rüsselsheim am Main, Ludwigsburg, 31. Oktober 2018

Warengruppen und Anbietern. Ursächlich für ihre räumliche Streuung ist einerseits das hinsichtlich der Sortimente besondere Konzept der Motorworld Manufaktur, zum anderen der spezifische Vorhabenstandort.

Das vorliegende Konzept unterscheidet sich wesentlich von denjenigen Planungen der Jahre 2008 und 2014: gegenüber diesen, die rund 24.000 m² Verkaufsfläche vorsahen, ist der Einzelhandelsanteils mit maximal 15.000 m² Verkaufsfläche zuzüglich maximal 1.800 m² Verkaufsfläche für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert. Ferner ist nun kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern ein gegenüber der Innenstadt geöffnetes Quartier mit heterogenem Nutzungsprofil. Zudem unterscheidet es sich von einem Einkaufszentrum insbesondere durch die umfangreichen Anteile an Werkstatt- und Ausstellungsflächen sowie Büro-, Wohn- und anderen Nutzungen.

Für die Einzelhandelsnutzungen in der Motorworld Manufaktur werden neue, insbesondere hochwertige Angebote beabsichtigt, was dem beabsichtigten Image des Vorhabens entspricht und den baulichen Merkmalen des eher kleinteiligen, durch Stützen unterteilten Bestandsgebäuden des denkmalgeschützten Ensembles angemessen ist. Hierdurch sollen auch Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt minimiert werden.

Ein genauer Nutzungsmix oder ein detailliertes Branchen- und Sortimentskonzept für den Einzelhandel liegt noch nicht vor. Ohnehin wären Sortiments- und Verkaufsflächenbeschränkungen in diesem innerstädtischen Quartier nicht sinnvoll, denn eine hohe Flexibilität bei der Nutzung der vorgesehenen Verkaufsflächen entspricht bei Kerngebieten der Praxis und Zielsetzung. Für die Untersuchungen im Fachgutachten wurde daher von folgender typischer Branchenstruktur in Citylagen ausgegangen:

| Warengruppe | Anteil | Verkaufsfläche |
|---|------------------|----------------------------|
| (Überwiegend) zentrenrelevante Sortimente | mind. 80% | |
| Modischer Bedarf (Bekleidung, Schuhe, Sport) | max. 70% | max. 10.500 m ² |
| Hartwaren / Persönlicher Bedarf (Hausrat, Bücher, Schreib- und Spielwaren, Uhren / Schmuck, Optik, Lederwaren, sonstige Gebrauchsgüter) | max. 20% | max. 3.000 m ² |
| Elektro / Technik (Elektro, HiFi, EDV, Telekommunikation, Foto) | max. 10% | max. 1.500 m ² |
| Periodischer Bedarf (Nahrungs- und Genussmittel, Drogerie / Gesundheit) | max. 6–7% | max. 1.000 m ² |
| Nicht zentrenrelevante Sortimente | max. 20% | |
| Anbieter von DIY / Garten / Freizeit (insbes. Kfz-Zubehör) | max. 20% | max. 3.000 m ² |
| Einrichtungsbedarf | max. 10% | max. 1.500 m ² |

Tabelle 2: Typische Branchenstruktur in Citylagen. Im Sinne einer Worst-Case-Analyse wurden die einzelnen Warengruppen als Obergrenzen angegeben, so dass die kumulierten Warengruppen über 100% und die Verkaufsflächenanteile über 15.000 m² erreichen.

Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Rüsselsheim

In der Rüsselsheimer Innenstadt ergeben sich in der Gesamtschau relativ hohe Umsatzumverteilungsquoten gegenüber den bisherigen Anbietern; lediglich beim periodischen Bedarf werden neben der Innenstadt auch die Nahversorgungszentren in Rüsselsheim Stadt tangiert. Die Umsatzumverteilungsquoten betragen in den jeweiligen Warengruppen

- Elektro/Technik max. 15%
- Hartwaren/persönlicher Bedarf,
- DIY/Garten/Freizeit und
- Einrichtungsbedarf jeweils max. 8%,
- modischer Bedarf max. 7% sowie
- periodischer Bedarf max. 3%.

Ursächlich für diese Kaufkraftverlagerung ist einerseits die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandorts – was auch zu Verlagerungen bestehender Anbieter in das Quartier Motorworld Manufaktur führen könnte – und andererseits das niedrige Niveau der Bestandsumsätze, die auf die relativ geringe Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anbieter zurückzuführen ist.

Der Hintergrund hierfür ist in der ungünstigen Entwicklung der Innenstadt in der Vergangenheit zu sehen. Mit einer seit 1990 kontinuierlich sinkenden Verkaufsfläche in der Innenstadt und den damit einhergehenden Umsatzrückgängen zeigen sich bereits seit Jahren ein zunehmender Investitionsstau und damit ein kontinuierlicher Abwärtstrend des Einzelhandels in der Innenstadt. Sie hat sich zu einem heute kaum noch attraktiven und nur äußerst begrenzt in das Umland ausstrahlenden Einzelhandelsstandort entwickelt, der weder den zunehmenden Kundenansprüchen genügen kann, noch in der Lage ist, sich gegenüber dem stärker werdenden regionalen Wettbewerb adäquat zu positionieren. Insgesamt ist die Innenstadt von Rüsselsheim derzeit deutlich durch Leerstände und Fehlnutzungen sowie gravierende bauliche und gestalterische Defizite gekennzeichnet, die ihrer Revitalisierung in größerem Umfang u.a. mangels Kaufkraft entgegenstehen. Die geplante Entwicklung der Motorworld Manufaktur soll diesem Trend entgegenwirken, in dem sie als Schlüsselprojekt mit einer breiten Nutzungsmischung mit einem Schwerpunkt auf den hochwertigen Einzelhandel erhebliche Impulse für eine Revitalisierung der Rüsselsheimer Innenstadt geben kann.

Durch das Vorhaben Motorworld Manufaktur sollen möglichst geringe Überschneidungen mit der Angebotsstruktur der Innenstadt erreicht werden. Dies wird in der Ausrichtung der Anbieterstruktur (v.a. hochwertige Anbieter, Handwerksbetriebe, Produkte mit Automobil-Bezug) verursacht werden. Dies wird im Vorhabenkonzept von vornherein beabsichtigt und wird in den insgesamt geringen Auswirkungen auf die Nahversorgungszentren Rüsselsheims deutlich:

- Die Nahversorgungszentren in integrierten Lagen (Haßloch-Nord, Berliner Platz) sind ganz überwiegend durch Nahversorgungsanbieter charakterisiert, die keine weiterreichende Ausstrahlung aufweisen. Direkte Wettbewerber für das Vorhaben Motorworld Manufaktur sind hier nicht vorhanden, sodass das Vorhaben diese Standorte allenfalls im marginalen Umfang betreffen wird. Die Umsatzumverteilungsquoten betragen im Höchstfall (periodischer Bedarf) ca. 1 % zu Lasten der dortigen Anbieter. Hieraus sind keine Gefährdungen absehbar.
- Etwas stärkere Auswirkungen im Segment periodischer Bedarf sind im NVZ Adam-Opel-Straße möglich. Die Umsatzumverteilungen werden dort max. 2 % betragen.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass das Vorhaben selbst dem Zentralen Vorhabensbereich der Rüsselsheimer Innenstadt zuzurechnen ist. Es wird mit seinen Angeboten zu einer Erhöhung der standörtlichen und betrieblichen Angebotsvielfalt und –qualität führen und damit eine wesentliche – und dringende benötigte – Ergänzung und Stärkung der Innenstadt bewirken. Die in der Innenstadt ansässigen Anbieter werden zudem von dem mit dem Vorhaben verbundenen Frequenzstärkungen, Angebotsbereicherungen, Agglomerations- und Kundenzuführungseffekten in der südlichen Innenstadt erheblich profitieren können, außerdem auch von der zusätzlichen

Wohnbevölkerung im neuen Quartier. Insgesamt werden durch das Vorhaben erhebliche Umsatzzuwächse im Zentralen Versorgungsbereich eintreten.

Es ist zwar zu erwarten, dass es in allen Warengruppen zu Kaufkraftverschiebungen bzw. in das Quartier kommen wird. Damit ergeben sich aber genau die gewünschten Konzentrations- und Stärkungseffekte, die bereits langjährig angestrebt werden (vgl. hierzu das Stadtentwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“). In einer Chancen-Risiken-Abwägung ist das Vorhaben daher eindeutig als positiv für die Rüsselsheimer Innenstadt einzustufen.

Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in Nachbargemeinden

- **Mittelzentrum Flörsheim am Main:**

Im zentralen Versorgungsbereich von Flörsheim am Main sind die höchsten Umlenkungen und Umverteilungsquoten (max. 7 – 8 %) in den Warengruppen Hartwaren / persönlicher Bedarf, Einrichtungsbedarf und modischer Bedarf zu erwarten. In den übrigen Warengruppen werden nur geringe Umsatzumlenkungen eintreten. Umsatzverluste werden insbesondere die Anbieter in den Flörsheimer Kolonnaden betreffen und dort v. a. Anbieter von Bekleidung, Haushaltswaren und Einrichtungsbedarf (max. 8 % Umverteilung), nachrangig auch Anbieter von Lebensmitteln und Drogerie-/Parfümeriewaren (max. 1 – 2 % Umverteilung). Angesichts der allgemein hohen Leistungsstärke der vorhandenen Anbieter und der erheblichen Zuführungseffekte, auch auswärtiger Kunden, in dieses attraktive Einkaufszentrum sind dort keine Betriebsschließungen zu erwarten. In den übrigen Teilen der Flörsheimer Innenstadt werden deutlich geringere Umsatzrückgänge eintreten. Insgesamt ist durch den Markteintritt der geplanten Einzelhandelsnutzungen im Quartier Motorworld Manufaktur keine wesentliche Gefährdung des zentralen Versorgungsbereichs von Flörsheim absehbar.

- **Mittelzentrum Hochheim am Main**

Im Mittelzentrum Hochheim am Main sind in den Kernsortimenten keine größeren Wettbewerber für das Vorhaben vorhanden. Wegen des dortigen eingeschränkten Angebots dürfte die örtliche Bevölkerung bereits jetzt den größten Teil ihrer Käufe nicht in der Hochheimer Innenstadt, sondern an auswärtigen Standorten (v. a. in Wiesbaden und Hofheim / Wallau) tätigen. Ohnehin ist der Hochheimer Bevölkerung nur eine geringe Orientierung hin nach Rüsselsheim zu unterstellen, umgekehrt erst recht. Insofern wird der Markteintritt des Vorhabens auf den Einzelhandel in Hochheim allenfalls geringe Folgen haben.

Die von dem Vorhaben ausgelösten Umsatzumverteilungen zu Lasten von Anbietern in der Hochheimer Innenstadt werden daher in einem sehr niedrigen Bereich bleiben (in den einzelnen Warengruppen max. 0,1 Mio. € Umverteilung). Hieraus sind keine Beeinträchtigungen des Anbieterbestands und der städtebaulichen Strukturen in der Innenstadt abzuleiten. In der Betrachtung der einzelnen Warengruppen zeigen sich allenfalls mäßige Umsatzrückgänge. Diese betreffen im Höchstfall ca. 3 – 4 % (modischer Bedarf, Hartwaren / persönlicher Bedarf), sie werden keine Betriebsgefährdungen bewirken.

- **Mittelzentrum Groß-Gerau**

Die Innenstadt von Groß-Gerau weist im Einzugsgebiet im Vergleich der zentralen Versorgungsbereiche den zweitgrößten Bestand, nach Rüsselsheim, auf. Allerdings liegt Groß-Gerau bereits rund 15 km südlich von Rüsselsheim und erschließt dort vorwiegend die zentralen, westlichen und südlichen Teile des Landkreises Groß-Gerau, weist also nur teilweise Überschneidungen mit dem Einzugsgebiet der geplanten Motorworld Manufaktur auf. Daher sind für Groß-Gerau und seine Innenstadt eher mäßige Auswirkungen des Vorhabens zu er-

warten. Der dortige Besatz wird schwerpunktmäßig von Anbietern des modischen Bedarfs geprägt, außerdem von diversen Lebensmittelanbietern. Daneben weist die Innenstadt auch bei Hartwaren ein qualifiziertes Angebot auf (u. a. durch die Fachabteilungen im Kaufhaus Braun). Die höchsten Auswirkungen wird das Vorhaben deshalb in der Warengruppe des modischen Bedarfs zeigen, wo mit einer maximalen Umverteilungsquote von 5 – 6 % zu rechnen ist. Aufgrund der hinreichenden Leistungsstärke der dortigen strukturprägenden Anbieter und der Agglomerationsvorteile, die sich den Händlern durch die gemeinschaftliche Lage im gut frequentierten Stadtzentrum der Kreisstadt bieten, ist nicht von Schwächungen im erheblichen Maße auszugehen. Abschmelzungen des Anbieterbestands oder strukturelle Funktionsverluste im zentralen Versorgungsbereich von Groß-Gerau sind daher nicht zu erwarten.

- **Mittelzentrum Mörfelden-Walldorf**

Im zentralen Versorgungsbereich von Mörfelden-Walldorf, der Ortsmitte von Mörfelden, sind keine wesentlichen Wettbewerber für das Vorhaben vorhanden. Insgesamt weist der Versorgungskern dort nur einen geringen Einzelhandelsbesatz und demzufolge auch nur eine geringe überörtliche Bedeutung auf. Deutlich stärker wird die gesamtstädtische Angebotsstruktur dagegen von dem Walldorf-Karree im Gewerbegebiet Walldorf geprägt. Die Auswirkungen der geplanten Motorworld Manufaktur in der Ortsmitte von Mörfelden werden sich daher in einem sehr geringen Bereich bewegen (Umverteilungen in allen Warengruppen jeweils max. 2 %, in der Warengruppe Elektro/Technik max. 3 %). Nennenswerte Auswirkungen auf den Anbieterbestand sind in allen Warengruppen nicht absehbar. Für die Ortsmitte von Mörfelden sind damit insgesamt keine signifikanten Beeinträchtigungen erkennbar.

- **Unterzentren im Einzugsgebiet**

In den Unterzentren Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg, Kelsterbach, Nauheim, Raunheim und Trebur sind in den zentralen Ortslagen nur geringe Einzelhandelsbestände vorhanden, häufig ohne einen Magnetbetrieb des Einzelhandels aufzuweisen. Im Falle von Bischofsheim, Nauheim und Trebur ist nicht von zentralen Versorgungsbereichen i.S. des BauGB zu sprechen. In den Ortsmitten von Gustavsburg, Kelsterbach und Raunheim sind es v. a. die Komplementärangebote bzw. die Lage am S-Bahn-Haltepunkt, die das ansonsten schwache Einzelhandelsangebot ergänzen und zu einem zentralen Versorgungsbereich, zumindest für Teile der Kommune, werden lassen.

Generell sind aber die Angebotsstrukturen in den Ortsmitten der untersuchten Unterzentren ganz überwiegend auf die örtliche Nahversorgung ausgerichtet. Sie weisen somit kaum Überschneidungen mit dem Vorhaben Motorworld Manufaktur auf. In den Ortsmitten dieser Unterzentren sind deshalb in allen Warengruppen nur sehr geringe Umsatzrückgänge in Folge des Markteintritts der Einzelhandelsnutzungen in der Rüsselsheimer Innenstadt absehbar. Wegen der dortigen Angebotsstrukturen werden von Umsatzverlusten hauptsächlich Lebensmittelmärkte betroffen sein. Mit Bestandsgefährdungen, insbesondere bei strukturprägenden Anbietern, ist nicht zu rechnen. Beeinträchtigungen der Nahversorgungsfunktionen dieser Lagen sind in keinem Fall zu erwarten.

- **Umliegende Oberzentren**

Aufgrund der angestrebten gehobenen Ausrichtung der Einzelhandelsnutzungen in dem geplanten Quartier Motorworld Manufaktur wird sich ein erheblicher Teil der Umsatzumverteilungen auf Anbieter in den umliegenden Oberzentren richten. Diese konnten bisher im erheblichen Umfang von Kaufkraftzuflüssen aus

Rüsselsheim und anderen Teilbereichen des Mittelbereichs Rüsselsheim / Groß-Gerau / Mörfelden-Walldorf profitieren.

Für die Innenstädte der Oberzentren Mainz, Frankfurt, Wiesbaden und Darmstadt sind keine signifikanten Auswirkungen auf diese Haupteinkaufslagen absehbar:

- Zunächst verteilen sich die Umsatzumverteilungen auf vier besonders leistungsstarke Standorte. Diese profitieren in ganz erheblichem Umfang von Kaufkraftzuflüssen aus der Region und auch Touristen. Noch die größten Auswirkungen werden sich in der Innenstadt von Mainz ergeben, da diese mit einer Distanz von ca. 12 km dem Vorhabenstandort deutlich näher liegt als die Innenstädte von Wiesbaden (ca. 20 km), Darmstadt (ca. 27 km) und Frankfurt (ca. 28 km).
- Die Innenstädte (A-Zentren) der Oberzentren Mainz, Frankfurt, Wiesbaden und Darmstadt sind mit jeweils mehr als 90.000 m² VK allein in den Warengruppen Modischer Bedarf, Hartwaren/persönlicher Bedarf und Elektro/Technik sehr stark besetzt. Ein besonders umfangreicher Besatz ist in den genannten Innenstädten im modischen Bedarf vorhanden, der im untersuchten Vorhaben Motorworld Manufaktur den Angebotsschwerpunkt bilden wird. Das Vorhaben wird deshalb in den genannten A-Zentren von Mainz, Wiesbaden, Darmstadt und Frankfurt nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen der dortigen Branchenstrukturen sowie der Zentralitäts- und Versorgungsfunktionen führen.
- Für die Mainzer City ist bei Realisierung des Vorhabens von Umsatzrückgängen in Höhe von max. 1 bis 2 % auszugehen, für die Innenstädte von Wiesbaden und Darmstadt von max. 1 % und für die Frankfurter City von weniger als 1 %. In dieser Höhe sind allenfalls leichte wettbewerbliche Auswirkungen absehbar, die keinesfalls strukturbeeinträchtigende oder städtebauliche Folgen nach sich ziehen werden.

Weitere Umsatzumverteilungen betreffen zentrale Versorgungsbereiche niedrigerer Stufen in den o.g. Oberzentren (z. B. Stadtbezirkszentren in Frankfurt, Stadtteilzentren in Mainz oder Wiesbaden) oder zentrale Versorgungsbereiche in anderen Mittel- und Unterzentren (z. B. Innenstädte von Hofheim, Hattersheim oder Neu-Isenburg). Auch hier verteilen sich die Auswirkungen auf eine Vielzahl von Standorten, Warengruppen und Anbietern. Die aus dem Vorhaben resultierenden Umsatzumlenkungen nach Rüsselsheim werden in einzelnen zentralen Orten im Höchstfall max. 1 % betragen. Von Gefährdungen der Versorgungsfunktionen der umliegenden Mittel- und Unterzentren ist somit nicht auszugehen.

Fazit der städtebaulichen Auswirkungen

Insgesamt verteilen sich die Umsatzumlenkungen in Folge des Vorhabens auf eine Vielzahl von Standorten, Warengruppen und Anbietern. Ursächlich für die relativ große räumliche Streuung der Umsatzumverteilungen ist zum einen das besondere Konzept der Motorworld Manufaktur, zum anderen der Standort unmittelbar an einem bedeutenden Arbeitsschwerpunkt innerhalb der Region; beides begünstigt Streuumsätze in erheblichem Umfang. Umsatzverluste als Folge der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel am Standort in Rüsselsheim werden in erster Linie die großen Einkaufsschwerpunkte im Rhein-Main-Gebiet betreffen, zu denen derzeit ein erheblicher Teil der Kaufkraft aus Rüsselsheim und dem übrigen Mittelbereich Rüsselsheim / Groß-Gerau / Mörfelden-Walldorf abfließt.

Aufgrund der Angebotsverteilung im polyzentrisch strukturierten Rhein-Main-Gebiet – neben starken Innenstädten insbesondere in den Oberzentren sind auch mehrere große Einkaufszentren und Fachmarkttagglomerationen an autokundenorientierten Standorten vorhanden – werden die Auswirkungen des Vorhabens nur zum Teil auf städtebaulich integrierte Standorte entfallen. Hierzu sind als Hauptwettbewerber des

Vorhabens zum einen die Innenstädte der Oberzentren Mainz, Wiesbaden, Darmstadt und Frankfurt anzusehen, zum anderen auch die Innenstadt von Rüsselsheim selbst – die per Saldo jedoch von der baulichen Entwicklung profitiert – sowie die Innenstadt von Flörsheim (mit dem Einkaufszentrum Flörsheim Kolonnaden). Auf zentrale Versorgungsbereiche in den Mittelzentren Groß-Gerau, Hochheim und Mörfelden-Walldorf, in den umliegenden Unterzentren sowie auf die Stadtbezirkszentren und Stadtteilzentren der Oberzentren wird das Vorhaben hingegen aufgrund nur geringer Konzept- und Zielgruppenüberschneidungen allenfalls geringe Auswirkungen ausüben. Städtebauliche Folgewirkungen sind in den umliegenden Ober-, Mittel- und Unterzentren nicht zu erwarten.

Insgesamt werden sich keine wesentlichen Gefährdungen für innerstädtische Einkaufslagen oder Nahversorgungsschwerpunkte ergeben. Ursächlich dafür ist, dass sich die Umverteilungswirkungen auf eine ganze Reihe von leistungsfähigen Wettbewerbern, innerhalb und außerhalb des Einzugsgebiets, verteilen. Zu einem erheblichen Teil betrifft dies Einkaufszentren oder Fachmarkttagglomerationen außerhalb zentraler Lagen, außerdem Onlineanbieter. Als wesentliche Wettbewerbsstandorte für das Vorhaben sind insbesondere die Fachmarkttagglomeration in Weiterstadt, das Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach, das Gewerbegebiet Am Schindberg in Bischofsheim sowie das Gewerbegebiet Mainspitze in Raunheim zu nennen.

Auswirkungen auf die zentralörtliche Funktion von Rüsselsheim

Das Vorhaben mit den geplanten 15.000 m² Verkaufsfläche + 1.800 m² Verkaufsfläche für Lebensmittel bietet dem Standort Rüsselsheim durch die Erhöhung der Angebotsvielfalt und insbesondere -qualität die Perspektive für erhebliche positive Auswirkungen auf seine zentralörtliche Funktion in der Region Rhein-Main. Die Lage des Vorhabenstandortes im zentralen Versorgungsbereich der Rüsselsheimer Innenstadt ist dabei sowohl aus Sicht der örtlichen Stadt- und Einzelhandelsentwicklung wie auch der Raumordnung und regionalen Einzelhandelssteuerung ideal. Laut Gutachten wird im Planfall unter Zugrundelegung des vorgelegten Nutzungskonzeptes der Motorworld Manufaktur ein in der Summe deutlich positiver Umsatzzuwachs für den städtischen Einzelhandel prognostiziert. In seiner maximalen Größe wird ein zusätzlicher Umsatz von jährlich 43,5 Mio. Euro erwartet, was einen Zentralitätszuwachs um 12,2 Indexpunkte von momentan 79,9 auf 92,1 Indexpunkte entspricht. Dies bedeutet andererseits, dass das Vorhaben nicht zu einer unverhältnismäßig großen Umsatz- und Bedeutungssteigerung des Einzelhandelsstandortes Rüsselsheim in Bezug auf das Umland führen wird: So wird der Zentralitätswert nach wie vor unter 100 Indexpunkten liegen, d.h. unterhalb des Wertes, bei dem Umsatzleistung und örtliches Kaufkraftpotential ausgeglichen sind.

Weiterhin kann das Vorhaben in der südlichen Innenstadt eine Erhöhung der Kundenfrequenz, Angebotsbereicherungen, Agglomerations- und Kundenzuführungseffekte auslösen, von denen auch Anbieter außerhalb des Geltungsbereichs in erheblichem Maß profitieren. Dies kann eine wesentliche und dringend benötigte Stärkung der Innenstadt bewirken. Ohne diese Impulsmaßnahme besteht die Gefahr eines weiteren Qualitäts- und Verkaufsflächenverlustes des Einzelhandels der Rüsselsheimer Innenstadt.

Zusätzlich wird Rüsselsheim als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums durch das hinzukommende Angebot an Wohn-, Büro-, Hotel- und Werkstattflächen gestärkt werden.

Auswirkungen auf zentralörtliche Funktionen von Nachbargemeinden

Vorangehend wurde dargelegt, dass das Projekt „Motorworld Manufaktur“ zu keinen Beeinträchtigung im zentralen Versorgungsbereich in und außerhalb Rüsselsheims führen wird.

Um das Eintreten von Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit einzelner zentraler Orte durch das Vorhaben bewerten zu können,

Von dem Vorhaben werden in den Nachbargemeinden insbesondere folgende strukturprägende Standorte (außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen) betroffen sein:

- **Bischofsheim: Gewerbegebiet Am Schindberg**

Mit insgesamt mindestens 8.820 m² Verkaufsfläche und einer Umsatzleistung von ca. 33,0 Mio. € in den vorhabenrelevanten Warengruppen ist das Gewerbegebiet Am Schindberg der mit Abstand größte Einzelhandelsstandort im Unterzentrum Bischofsheim. Seine Bedeutung ist um ein vielfaches höher als das Angebot in der Ortsmitte von Bischofsheim. Mit seinem umfangreichen Angebot insbesondere in den Warengruppen Schuhe, Textilien, Möbel, Elektrowaren und Tierbedarf lenkt der Standort auch einen erheblichen Teil der entsprechenden Kaufkraft aus benachbarten Orten höherer Stufe, u.a. aus Rüsselsheim, zu sich.

Auch wenn das Vorhaben „Motorworld Manufaktur“ zu einer Reduzierung der bisher aus Rüsselsheim abfließenden Kaufkraft führen wird, sind für den Standort Am Schindberg keine übermäßigen Umsatzrückgänge zu erwarten. In Anbetracht der hohen Leistungskraft der hier ansässigen Anbieter (u.a. Media Markt, SuperPet, Roller) sowie der nach wie vor bestehenden erheblichen Kaufkraftzuflüsse zu dem verkehrlich sehr gut erreichbaren Standort direkt an einer Anschlussstelle zur A 60 ist nicht von Gefährdungen strukturprägender Anbieter auszugehen. Insgesamt sind also aus dem Vorhaben keine relevanten Beeinträchtigungen der Versorgungsstrukturen in der Gemeinde Bischofsheim abzuleiten; dies umso weniger, als Bischofsheim nur als Unterzentrum ausgewiesen ist und als solches nicht die Versorgung der umliegenden zentralen Orte, insbesondere des Mittelzentrums Rüsselsheim, mit Gütern höherer Stufe übernehmen soll.

- **Raunheim: Gewerbegebiet Mainspitze**

Das Gewerbegebiet Mainspitze ist seit mehreren Jahrzehnten als Standort des großflächigen Einzelhandels am Untermain etabliert. Bei den Erhebungen der GMA wurde hier ein vorhabenrelevanter Bestand von mindestens 16.215 m² Verkaufsfläche vorgefunden, auf dem nach Berechnungen des Gutachtens eine Umsatzleistung von mindestens 62,7 Mio. € generiert wird. Die Mainspitze befindet sich seit Jahren in einem fortwährenden Umgestaltungsprozess, bei dem u. a. zwei SB-Warenhäuser geschlossen und durch neue, leistungsstärkere Lebensmittel- und Fachmärkte ersetzt wurden. Zukünftig ist noch mit einem weiteren Angebotszuwachs gegenüber den ermittelten Bestandsdaten zu rechnen, wenn freie Ladenlokale im EKZ „Mainkaufszentrum“ nachbesetzt werden und der Baumarkt toom in ein Fachmarktzentrum mit zentrenrelevanten Sortimenten umgestaltet wird.

Da in Folge der Realisierung der Motorworld Manufaktur zumindest ein Teil der bisher aus Rüsselsheim abfließenden Kaufkraft wieder zurückgeführt werden kann, sind für den Standort Mainspitze zwar in allen Warengruppen Umsatzrückgänge absehbar. Gegenüber der aktuellen Umsatzleistung mit diesen Warengruppen (mindestens 62,7 Mio. €) wird jedoch in keiner Warengruppe eine Umsatzumverteilungsquote von 5 % überschritten werden. In dieser Größenordnung ist nicht von Gefährdungen strukturprägender Anbieter auszugehen. Infolgedessen sind für die gesamte Standortlage keine Beeinträchtigungen der Anbieter und Branchenstruktur zu erwarten. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass am Standort Mainspitze ohnehin noch Angebotsänderungen bzw. Flächenzuwächse zu erwarten sind, die auch zu Lasten der Nachbarstadt Rüsselsheim gehen werden.

Insgesamt sind also aus dem Vorhaben keine relevanten Beeinträchtigungen der Versorgungsstrukturen in der Stadt Raunheim abzuleiten. Auch hier ist zu bemerken, dass dem Unterzentrum Raunheim nicht die Versorgung anderer zentralen Orte, insbesondere nicht des Mittelzentrums Rüsselsheim, obliegt.

- **Mörfelden-Walldorf: Walldorf-Karree**

Das Walldorf-Karree genießt als einziges Einkaufszentrum in der Stadt Mörfelden-Walldorf eine herausragende Stellung. Dies belegt auch die Ausweisung im RegFNP als „Bestandsstandort Nahversorgung“. Mit ca. 8.250 m² Verkaufsfläche in den vorhabenrelevanten Warengruppen belegt es ein Vielfaches der entsprechenden Flächen im zentralen Versorgungsbereich von Mörfelden.

Das Walldorf-Karree befindet sich bereits rund 17 km entfernt vom Vorhabenstandort in Rüsselsheim und entwickelt daher nur noch eingeschränkte Wettbewerbswirkungen. Gegenüber der aktuellen Umsatzleistung von insgesamt ca. 25,6 Mio. € errechnen sich in den betroffenen Warengruppen nur geringe Umsatzumverteilungsquoten von max. 2 – 3 % (modischer Bedarf, Hartwaren). In dieser Größenordnung sind weder Gefährdungen strukturprägender Anbieter noch Beeinträchtigungen der Branchenstruktur absehbar. Das Vorhaben wird somit an keiner Stelle wesentliche Beeinträchtigungen der Versorgungsstrukturen bewirken. Auch die zentralörtliche Funktion des Mittelzentrums Mörfelden-Walldorf bleibt ungefährdet.

- **Frankfurt: Flughafen**

Zur Zentrenstruktur der Stadt Frankfurt gehören auch mehrere Sonderstandorte bzw. dezentrale Agglomerationen, die mit ihren umfangreichen, teilweise spezialisierten Angeboten eine hohe Attraktivität aufweisen und im städtischen Angebotsgefüge gesamtstädtische bzw. übergemeindliche Versorgungsfunktionen übernehmen. Die dem Standort am nächsten gelegene dezentrale Agglomeration ist der Flughafen.

Dessen Angebote sind überwiegend auf internationale Flugreisende ausgerichtet. Allerdings nehmen die „landseitigen“ Angebote, die sich an die dort Beschäftigten und auch an Besucher aus der Stadt Frankfurt am Main bzw. den Nachbarkommunen richten, immer mehr zu (öffentlich zugängliche Bereiche „Shopping Avenue“ und „Shopping Boulevard“ im Terminal 1, „Shopping Plaza“ im Terminal 2). Das Einzelhandelsangebot am Flughafen ist geprägt durch kleinere und mittlere Fachgeschäfte. Die Schwerpunkte liegen bei periodischem Bedarf (Nahrungs- und Genussmittel, Zeitschriften, Parfümeriewaren), modischem Bedarf (Bekleidung, Schuhe, Lederwaren), Hartwaren (Optik, Uhren/Schmuck, GPK/Andenken) und Unterhaltungselektronik. Mittel- bis hochpreisige Anbieter von international renommierten Luxusmarken, teilweise auch als Concept Stores und Flagship Stores, stehen dabei im Vordergrund. Die größten Umsätze werden mit internationalen Passagieren generiert, die in Frankfurt umsteigen.

Zwar können hier durchaus Angebotsüberschneidungen mit den angestrebten hochwertigen Einzelhandelsnutzungen in der Motorworld Manufaktur vorliegen, allerdings werden die Zielgruppenüberschneidungen wohl nur sehr gering ausfallen. Deshalb sind als Folge des Vorhabens in Rüsselsheim keine Auswirkungen auf den Bestand und die Struktur des Sonderstandorts Flughafen abzuleiten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das geplante Quartier „MOTORWORLD Manufaktur“ in Rüsselsheim keine Gefährdungen der zentralörtlichen Funktionen der benachbarten zentralen Orte auslösen wird.

Landesentwicklungsplan Hessen, RegFNP Südhessen

Hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den übergeordneten Zielen des Landesentwicklungsplans Hessen und des Regionalen Flächennutzungsplans Südhessen sind das Zentralitätsgebot, das Kongruenzgebot, das siedlungsstrukturelle und städtebauliche Integrationsgebot und das Beeinträchtigungsgesetz zu prüfen.

Das **Zentralitätsgebot** hebt darauf ab, großflächige Einzelhandelsprojekte (Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe) nur in zentralen Orten zuzulassen (Mittel- oder Oberzentren). Dies beinhaltet die Sicherstellung einer wohnungsnahen Grundversorgung und eine räumlich ausgeglichene Versorgungsstruktur. Die Entwicklung entspricht dem Zentralitätsgebot, da der Landesentwicklungsplan Rüsselsheim als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums einordnet ist.

Nach dem **Kongruenzgebot** haben sich großflächige Einzelhandelseinrichtungen nach Größe und Einzugsgebiet in das zentralörtliche Versorgungssystem einzufügen. Dabei ist die Verkaufsfläche von Einzelhandelsprojekten so zu bemessen, dass der angestrebte Einzugsbereich des Standorts den zentralörtlichen Verflechtungsbereich des Standortgemeinde nicht wesentlich überschreiten. Damit soll sichergestellt werden, dass Grundzentren die Versorgung mit Gütern des täglichen und gehobenen Bedarfs und Oberzentren zusätzlich die Versorgung mit Gütern des spezialisierten Bedarfs für ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche wahrnehmen und die Erfüllung zentralörtlicher abgestufter Funktionen nicht beeinträchtigt wird. Entsprechend den Ausweisungen des Landesentwicklungsplans Hessen wird dem Kongruenzgebot entsprochen, da der geplante Einzelhandelsstandort in einem Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums ist.

Die **siedlungsstrukturelle und städtebauliche Integrationsgebot** sieht vor, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe unter besonderer Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowie die Umweltverträglichkeit auch im Hinblick auf die Ziele der Verkehrsvermeidung und -verlagerung in bestehende Siedlungsgebiete möglichst unter Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu integrieren sind. Städtebaulich integriert sind Standorte in einem besonders baulich verdichteten Siedlungszusammenhang mit überwiegender Wohnanteile oder in dessen unmittelbarem Anschluss als Bestandteil eines planerischen Gesamtkonzepts mit besonderer Berücksichtigung der Aspekte Städtebau, Verkehr sowie Einzelhandel und Dienstleistungen. Sie zeichnen sich neben der Anbindung an den ÖPNV auch durch einen anteiligen fußläufigen Einzugsbereich aus. Auf Grund der Lage des Areals in der Innenstadt mit unmittelbarem Anschluss an den ÖPNV und in direkter Nachbarschaft zu Wohngebieten ist das Projekt als integriert zu betrachten.

Das **Beeinträchtigungsgesetz** gibt vor, dass großflächige Einzelhandelseinrichtungen nach Art, Lage und Größe die Funktionsfähigkeit von – auch benachbarten – zentralen Orten und ihrer bereits integrierten Geschäftszentren / Versorgungskern nicht wesentlich beeinträchtigen. Die o.g. Verträglichkeitsanalyse hat festgestellt, dass das geplante Vorhaben auf zentrale Orte in der Umgebung keine wesentlichen negativen Auswirkungen hat. Die Umsatzverlagerungen innerhalb von Rüsselsheim sind zwar nicht nur geringfügig, da durch das geplante Vorhaben Umsatzverlagerungen in bestimmten Sortimentsgruppen von deutlich mehr als 10% zu erwarten sind. Daraus ergeben sich jedoch keine städtebaulich relevanten negativen Auswirkungen, weil die geplante Entwicklung selbst in der Innenstadt liegt und zur Stärkung und Attraktivitätssteigerung der Rüsselsheimer Innenstadt beiträgt und den bereits seit Jahren stattfindenden Abwärtstrend aufhalten und die Innenstadt stärken und aufwerten kann. Das Projekt fungiert demnach als bedeutender Impulsgeber für eine positive Entwicklung der Innenstadt. Für andere zentrale Versorgungsbereiche sind ebenfalls keine negativen städtebaulich relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Die Umsatzverlagerungen außerhalb von Rüsselsheim werden deutlich unter 10% prognostiziert. Auch für die betreffenden Nachbargemeinden sind keine negativen städtebaulich relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Fazit Einzelhandel

Die Stadt Rüsselsheim am Main ist als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums ausgewiesen. Diese zentralörtliche Funktion kann die Stadt, insbesondere der zentrale Versorgungsbereich der Innenstadt, allerdings wegen der dortigen Lücken und Qualitätsmängel im Einzelhandelsangebot kaum erfüllen. Derzeit weist der Einzelhandelsstandort Rüsselsheim in fast allen zentrenrelevanten Warengruppen per Saldo hohe Kaufkraftabflüsse auf. Die daraus resultierende unterdurchschnittliche Einzelhandelszentralität, insbesondere in zentrenrelevanten Warengruppen, wird dem zentralörtlichen Versorgungsauftrag eines Mittelzentrums mit Teilfunktion eines Oberzentrums nicht gerecht. Deutlich wird hieraus ein erheblicher Ergänzungs- bzw. Modernisierungsbedarf für den örtlichen Einzelhandel.

Seit Jahren wird deshalb eine Umnutzung des sog. Opel-Forums (Gebäudekomplexe A – D im Opel-Altwerk, unmittelbar benachbart zur bisherigen Einkaufsinnenstadt) angestrebt. Die Umnutzung des Opel-Forums als multifunktionalen Standort für Einzelhandel, Wohnen und Industriekultur ist ein wichtiger Teil des Maßnahmenprogramms im strategischen Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“. 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 nicht zur Verfügung.

Für das Areal des Opel-Forums, das in der Schnittstelle zwischen Innenstadt, Bahnhof und Opel-Werk liegt und im Regionalplan/RegFNP als Teil des zentralen Versorgungsbereichs anerkannt ist, liegt nun die Planung der Vorhabenträgerin vor, die hier das Oldtimer- und Sportwagenzentrum „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim Rhein-Main“ realisieren möchte. Die Planung beinhaltet ein multifunktionales Quartier in einem Kerngebiet. Das Quartier soll v. a. Fahrzeughandel, Ausstellungsflächen und Werkstätten Raum geben, des Weiteren Dienstleistern, Einzelhandel, Gastronomie, Büro-, Event- und Konferenzflächen, einem Hotel und Boardinghouse sowie Wohnungen, außerdem einem Parkhaus. Die historischen Gebäude sollen dabei so weit wie möglich erhalten bleiben. Anders als in früheren Einzelhandelsplanungen 2008 und 2014 ist mit der Motorworld Manufaktur kein Shopping Center i.S. eines geschlossenen Einkaufszentrums geplant. Die vorliegende Planung unterscheidet sich von einem solchen Shopping Center insbesondere durch die umfangreichen Anteile an Werkstatt- und Ausstellungsflächen sowie Büro- und Wohnnutzungen. Auch hat sich der Umfang der Einzelhandelsflächen (max. 15.000 m² Verkaufsfläche) gegenüber früheren Planungen deutlich reduziert.

Ein genauer Nutzungsmix oder ein detailliertes Branchen- und Sortimentskonzept für den Einzelhandel liegt nicht vor. Ohnehin wären Sortiments- oder Verkaufsflächenbeschränkungen in diesem innenstädtischen Quartier nicht sinnvoll, denn eine hohe Flexibilität bei der Nutzung der vorgesehenen Verkaufsflächen entspricht bei Kerngebieten der Praxis und der Zielsetzung.

Für die Planung „Motorworld Manufaktur“ mit max. 15.000 m² VK wurden von der GMA als Worst Case folgende Flächen zugrunde gelegt:

- max. 10.500 m² VK für modischen Bedarf,
- max. 3.000 m² VK für Hartwaren / persönlichen Bedarf,
- max. 3.000 m² VK für DIY / Garten / Freizeit,
- max. 1.500 m² VK für Elektro / Technik,
- max. 1.500 m² VK für Einrichtungsbedarf,

- max. 1.000 m² VK für periodischen Bedarf (ohne den von der Stadt zur Nahversorgung gewünschten Lebensmittelmarkt).

Aufgrund der baulichen Voraussetzungen werden die einzelnen Ladenflächen überwiegend kleinteilig sein. Angestrebt werden Anbieter mit einem mittleren bis gehobenen Angebotsniveau und teilweise starker Spezialisierung/Individualisierung. Damit werden auch Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt minimiert. Für das Vorhaben wurde eine Umsatzerwartung von insgesamt rund 50 Mio. € errechnet. Die Betrachtung der hieraus resultierenden Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in den umliegenden Städten und Gemeinden hat gezeigt, dass aus dem Vorhaben keine wesentlichen Gefährdungen für die innerstädtischen Einkaufslagen oder Nahversorgungsschwerpunkte entstehen werden. Ursache dafür ist, dass sich die Umverteilungswirkungen auf eine ganze Reihe von leistungsfähigen Wettbewerbern, innerhalb und außerhalb des Einzugsgebiets, verteilen. Zu einem erheblichen Teil betrifft dies Einkaufszentren oder Fachmarkttagglomerationen außerhalb zentraler Lagen, außerdem Onlineanbieter.

Als wesentliche Wettbewerbsstandorte für das Vorhaben sind insbesondere die Fachmarkttagglomeration in Weiterstadt, das Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach, das Gewerbegebiet Am Schindberg in Bischofsheim sowie das Gewerbegebiet Mainspitze in Raunheim zu nennen. Weitere Hauptwettbewerber des Vorhabens und somit hauptbetroffene Standorte sind die Innenstädte der Oberzentren Mainz, Wiesbaden, Darmstadt und Frankfurt, außerdem die Innenstadt von Flörsheim (mit dem Einkaufszentrum Flörsheim Kolonnaden). Auf zentrale Versorgungsbereiche in den Mittelzentren Groß-Gerau, Hochheim und Mörfelden-Walldorf, in den umliegenden Unterzentren sowie auf die Stadtbezirkszentren und Stadtteilzentren der Oberzentren wird das Vorhaben hingegen aufgrund nur geringer Konzept- und Zielgruppenüberschneidungen allenfalls untergeordnete Auswirkungen ausüben. Städtebauliche Auswirkungen sind in den umliegenden Ober-, Mittel- und Unterzentren nicht zu erwarten.

In Rüsselsheim bewirkt das Vorhaben durch die damit verbundene Umsatzzunahme einen Zentralitätszuwachs auf künftig 92,1, was zeigt, dass die Kaufkraftbindung in Rüsselsheim durch mehr bzw. attraktivere Angebote und eine verbesserte Marktpositionierung deutlich gesteigert werden kann. Zudem wird ersichtlich, dass das Vorhaben nicht zu einer unverhältnismäßig großen Umsatz- und Bedeutungssteigerung des Einzelhandelsstandorts Rüsselsheim im Vergleich zu umliegenden zentralen Orten führen wird. So wird der Zentralitätswert in Rüsselsheim nach wie vor unter 100 liegen (dem Wert, an dem Umsatzleistung und örtliches Kaufkraftpotenzial ausgeglichen sind). Gefährdungen der zentralörtlichen Funktionen der benachbarten zentralen Orte werden durch das Vorhaben nicht ausgelöst.

Sicherung der verträglichen Verkaufsfläche

Die Sicherung der Begrenzung der im Einzelhandelsgutachten zu Grunde gelegten Verkaufsfläche ist erforderlich, um negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zu vermeiden. Eine Festsetzung der für Einzelhandel maximal zulässigen Grundfläche oder Verkaufsfläche im Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage im Kerngebiet nicht möglich. Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans erzielbare Grund- bzw. Verkaufsfläche könnte auch mehr als 15.000 m² (zuzüglich mind. 450 m² und max. 1.800 m² Verkaufsfläche für einen Verbrauchermarkt) betragen. Nicht eingeschlossen sind dabei Verkaufsflächen für Kfz, die bei der Betrachtung möglicher städtebaulicher Auswirkungen keine Rolle spielen (vgl. Fachgutachten zum Einzelhandel). Zur Bestellung einer Baulast, die die Einhaltung dieser Verkaufsflächenbeschränkungen durch die Eigentümerin zum Gegenstand hat, verpflichtet sich die Eigentümerin mit Inkrafttreten des Bebauungsplans.

Zur Sicherung der Planung soll daher im städtebaulichen Vertrag eine Beschränkung der Verkaufsfläche auf 15.000 m² GF erfolgen. Die nicht beabsichtigte Ansiedlung von nicht zentrenrelevanten Fachmärkten (Möbelhäuser, Baumärkte, Gartencenter u.ä.) soll ebenfalls durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag ausgeschlossen werden.

Die Investorin wird mit jedem Bauantrag, der die Genehmigung von Einzelhandelsverkaufsflächen zum Gegenstand hat, eine tabellarische Übersicht vorlegen, aus der ersichtlich ist, inwieweit die Höchstgrenzen durch den jeweiligen Bauantrag ausgeschöpft werden.

Die Unterzeichnung des Vertrages ist vor Satzungsbeschluss beabsichtigt, sie muss jedoch spätestens vor Inkrafttreten des Bebauungsplans erfolgen.

Definition der einzelhandelsrelevanten Verkaufsfläche:

Die Verkaufsfläche umfasst den gesamten Teil der Geschäftsfläche, auf welcher der Verkauf abgewickelt wird und der dem Kunden zugänglich ist. Zur Verkaufsfläche zählen Kassen- und Vorkassenzonen, Eingangsbereiche einschließlich Windfang, Standflächen für Warenträger und Schaufenster sowie Gänge und Treppen in Verkaufsräumen. Hierzu zählen auch Flächen, die vom Kunden – wie bei einer Fleischtheke mit Bedienung durch Geschäftspersonal – eingesehen, aber aus hygienischen und anderen Gründen nicht betreten werden dürfen. Auch Freiflächen, die nicht nur vorübergehend für den Verkauf oder verkaufsbegleitende Maßnahmen genutzt werden, und für den Verkauf zugängliche Lagerflächen gelten als Verkaufsfläche.

Die internen Verkehrsflächen im Geltungsbereich, die als fußläufige Verbindungen zwischen den Einzelhandelsbetrieben und sonstigen Nutzungen dienen, zählen nicht zu den Verkaufsflächen. Nicht zu den Verkaufsflächen gehören Büro-, Sozial- und Aufenthaltsräume für das Personal, Lagerflächen (ohne Kundenzugang) sowie Flächen für Gastronomie, Freizeiteinrichtungen, Fitness- und Wellnesseinrichtungen.

3.1.1.4 Wohnen im Kerngebiet

Im Geltungsbereich ist eine GF von mindestens 15.000 m² für Wohnnutzungen vorgesehen.

Dies dient einerseits der Befriedigung der gesamtstädtisch relevanten, steigenden Nachfrage nach Wohnraum und andererseits der gewünschten Durchmischung und Belebung des geplanten Quartiers. Wohnnutzungen sind grundsätzlich mit der Gebietstypik eines Kerngebiets vereinbar, solange sein Charakter in seiner Gesamtheit gewahrt bleibt.

Da Wohnen auch durch diese Festsetzungen nicht zur vorrangigen Funktion des gesamten MK wird, müssen die in einem solchen Baugebiet unvermeidlichen Störungen, insbesondere durch den Lärm des Geschäftslebens mit allen bekannten Begleiterscheinungen, tagsüber in Kauf genommen werden.

Wohnungen können nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 nach Maßgabe der folgenden Festsetzungen des Bebauungsplans allgemein zugelassen werden:

Zulässigkeit von Wohnen

Zur räumlichen Steuerung der Zulässigkeit des Wohnens erfolgt eine Gliederung des Kerngebiets in die Teilbereiche MK1, MK2 und MK3 auf Grundlage der Ergebnisse des Schallschutzgutachtens (M+P Ingenieure, Augsburg, März 2019). Insbesondere die Ermittlung der Verträglichkeit von Wohnnutzungen im Geltungsbereich unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten war Ziel der fachgutachterlichen Untersuchung.

Durch die Festsetzung teilräumlicher Beschränkungen in Form des Ausschlusses aller Wohnnutzungen i.S. § 7 Abs. 2 Nrn. 6 und 7 BauNVO in den Flächen MK2 und MK3 in Verbindung mit Festsetzungen für Maßnahmen zum passiven Schallschutz im Bereich definierter Fassaden können demnach trotz des zu erwartenden Verkehrs- und Gewerbelärms gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden (s. Kap. 3.3.4). Der Ausschluss betrifft auch die sonst in Kerngebieten allgemein zulässigen sog. Betriebsleiterwohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6, da auch für diese ein entsprechendes Schutzniveau einzuhalten ist. Perspektivisch ist eine Nutzung der Gebäude im MK3 im Falle einer künftigen Nutzungsaufgabe von Teilflächen des verbleibenden Opelwerks westlich des Geltungsbereichs zugunsten dem Wohnen und ggf. andere schutzbedürftige Nutzungen nicht ausgeschlossen. Die Nutzungsbeschränkungen im MK3 wären in diesem Falle neu zu bewerten.

Da die Erdgeschosse durchgehend anderen Nutzungen, insbesondere dem Einzelhandel und den Flächen der Motorworld Manufaktur, vorbehalten sein sollen, das Wohnen jedoch gleichzeitig dort, wo es konzeptgemäß im Grundsatz sinnvoll und erwünscht ist, ermöglicht werden soll, wird Wohnen in den Erdgeschossen der Teilkerngebietsfläche MK1 ausgeschlossen, in den Obergeschossen jedoch als allgemein zulässig festgesetzt.

Eine weitere Feinsteuerung oder Verortung der Wohnflächen ist im Bebauungsplan nicht erforderlich.

Zwar kann die Festsetzung dazu führen, dass die Kerngebietsteilfläche MK1 nicht vorwiegend kerngebietstypischen Nutzungen dient, bezogen auf das gesamte Kerngebiet bleibt jedoch seine Zweckbestimmung gewahrt, da Wohnnutzungen aus Gründen der Bestandsgebäudestruktur und des Lärmschutzes nur einen untergeordneten Anteil der gesamten zulässigen Geschossfläche einnehmen können. Somit wird durch die Festsetzung gewährleistet, dass zwar ein signifikanter Anteil Wohnen als Bestandteil einer lebendigen Nutzungsmischung des Vorhabens realisiert werden kann, jedoch gleichzeitig nur in untergeordnetem Maße zulässig ist.

Durch das Wohnen soll eine nutzungsbezogene Integration des Quartiers in die vorhandenen heterogene Nutzungsstruktur der Innenstadt von Rüsselsheim begünstigt und in sinnvoller Weise ergänzt werden, ohne dass das wirtschaftliche Nutzungspotenzial des Projekts für die übrigen Nutzungen unangemessen eingeschränkt wird. Die Festsetzung erfolgt zudem mit Blick auf die direkt angrenzende Weisenauer Straße, die auf ihrer nördlichen Seite durch Wohnen in Einzelhausbauweise geprägt ist und demnach als durch Wohnnutzungen wesentlich geprägte Straße einzuordnen ist.

Die Beschränkung der allgemein zulässigen Wohnnutzung auf die Obergeschosse wiederum dient dem Ziel, die publikumsreiche Erdgeschosszone den öffentlichkeitswirksamen Nutzungen der Motorworld Manufaktur, dem Einzelhandel, Dienstleistungen, Hotel, Gastronomie, kulturellen Nutzungen und Ausstellungsflächen vorzuhalten. Textliche wird dementsprechend die Zulässigkeit oberhalb des ersten Vollgeschosses festgesetzt.

Insbesondere der straßenbegleitenden Bebauung entlang der Weisenauer Straße und der Marktstraße kommt diesbezüglich eine hohe Bedeutung zu, da das städtebauliche Erscheinungsbild des Quartiers wesentlich durch diese geprägt wird und eine gewisse Belebtheit dieser Verknüpfungsbereiche mit der bestehenden Stadt tagsüber besonders wichtig ist.

Die geplante Zulässigkeit von Wohnen im Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Frankfurt entspricht den Regelungen des § 5 des Fluglärmsgesetzes. Demnach können gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 6 FluLärmG u.a. Wohnungen zugelassen werden, wenn sie zur Erhaltung, Erneuerung, Anpassung oder dem Umbau vorhandener Ortsteile dienen. Die genannten Voraussetzungen sind für den Geltungsbereich er-

füllt, da das Vorhabengebiet seit Jahrzehnten ein städtebaulich integrierter Teil des Ortsteils Rüsselsheimer Innenstadt ist. Dieser Ortsteil ist im Sinne eines Mischgebiets oder Urbanen Gebiets in vielfältiger Form auch durch eine Wohnnutzung geprägt. Der Bebauungsplan dient unter anderem dem Zweck, die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Vorhabengebiet vollständig und planvoll in die Rüsselsheimer Innenstadt integriert wird. Dazu gehört auch die Ausweisung von Wohnnutzungen.

Die für Kerngebiete, in denen Wohnen grundsätzlich zulässig ist, maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 werden eingehalten, so dass unzumutbare Lärmbelastungen durch Fluglärm den geplanten Wohnnutzungen nicht entgegengehalten werden können. Die Regelungen nach § 6 FluLärmG, demnach Wohnungen nur errichtet werden dürfen, sofern bestimmte Schallschutzmaßnahmen genügen, bleiben unberührt und sind einzuhalten.

Eine weitere Konkretisierung des Wohnens ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, solange weitere emissionsschutzrechtliche Aspekte nicht entgegenstehen.

Textliche Festsetzung 4

In der Kerngebietsteilfläche MK1 sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 sowie Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen gemäß Nr. 6 BauNVO oberhalb des ersten Vollgeschosses allgemein zulässig.

In den Kerngebietsteilflächen MK2 und MK3 sind diese nicht zulässig.

Sicherung eines Mindestanteils Wohnen

Entsprechend der Beschlusslage der Stadt Rüsselheim soll ein Mindestanteil Wohnen durch Regelung im städtebaulichen Vertrag gesichert werden. Hierzu wurde unter Berücksichtigung des geplanten Nutzungskonzeptes eine Fläche von 15.000 m² GF als realistische Größe bestimmt. Weitere Realisierungsverpflichtungen sowie Bedingungen, unter denen die zu realisierende GF reduziert werden kann, sind ebenfalls Gegenstand des städtebaulichen Vertrags.

Boardinghouse

Die konzeptionelle Planung sieht in ihrem derzeitigen Stand zusätzlich vor, in den Gebäudegruppen A und B ein Boardinghouse mit einer Gesamtfläche von rund 3.700 m² anzusiedeln.

Ein Boardinghouse ist für Personen gedacht, die – zumeist geschäftlich – über einen längeren Zeitraum am Ort verweilen und dabei eine gewisse Eigenständigkeit von hoteltypischen Serviceleistungen auch aus Kostengründen genießen. Es stellt im Grundsatz eine Mischform zwischen einer Wohnnutzung und einem Beherbergungsbetrieb dar, wobei die schwerpunktmäßige Zuordnung von den konkreten Verhältnissen des Einzelfalls abhängt. In diesem Zusammenhang ist daher zu klären, ob ein Boardinghouse planungsrechtlich als Wohnen oder als Beherbergungsbetrieb eingeordnet wird.

Die Begriffe Wohnen, Wohngebäude und Beherbergungsbetrieb sind in der Baunutzungsverordnung nicht näher umschrieben. Nach der Rechtsprechung sind sowohl das Nutzungskonzept als auch die objektiven baulichen Verhältnisse bei der Beurteilung des Boardinghouses heranzuziehen. Die Rechtsprechung hat bei der Abgrenzung Boardinghouse als Beherbergungsbetrieb und Boardinghouse als Wohnnutzung keine abschließenden und eindeutigen Kriterien aufgestellt. Bei der Beurtei-

lung kommt es immer auf eine Einzelfall bezogene Prüfung an, die sowohl das Nutzungskonzept als auch die objektiven baulichen Verhältnisse berücksichtigt.

Der Begriff des Wohnen ist durch eine auf Dauer angelegte Häuslichkeit, die durch die Möglichkeit einer eigenständigen Haushaltsführung und unabhängigen Gestaltung des Wirkungskreises sowie Freiwilligkeit des Aufenthalts gekennzeichnet ist. Dies setzt vor allem eine eigene Küchenausstattung mit Kochgelegenheit und mit Kühlschrank zur Unterbringung von Lebensmittels voraus, die eine gewisse Unabhängigkeit von der Inanspruchnahme von Gemeinschaftsräumen wie Frühstücksraum, Speiseraum u.ä. schaffen. Objektive Anhaltspunkte sind auch die Größe der unmittelbar für die Benutzer bestimmten Räume und deren Ausgestaltung. Die zum Wohnen geeigneten Räume müssen demnach dafür ausgelegt sein, unabhängig von angebotenen Dienstleistungen einen eigenen häuslichen Wirkungskreis begründen zu können, d.h. die Räumlichkeiten müssen ein „Wohnen“ zulassen. Nach dieser Definition kommt es nicht darauf an, wie lange in einer Wohnung gewohnt wird, da es hierfür unterschiedliche Beweggründe geben kann.

Ein Beherbergungsbetrieb liegt hingegen dann vor, wenn ständig wechselnden Gästen Zimmer zum vorübergehenden Aufenthalt zur Verfügung gestellt werden, ohne dass sie dort ihren häuslichen Wirkungskreis unabhängig gestalten können, d.h. Gäste sind ausstattungsbedingt auf die Inanspruchnahme von Dienstleistungen angewiesen. In diesem Fall können sie keinen eigenen Haushalt führen. Objektive Anzeichen für einen Beherbergungsbetrieb sind daher oftmals die geringe Größe von hoteltypischen Zimmern oder für Montagearbeiter angelegte Mehrbettzimmer sowie der Ausstattungsgrad mit wohnnotwenigen Einrichtungen wie z.B. Kochgelegenheit und Kühlschrank.

Inwieweit es sich demnach bei dem Boardinghouse um eine Wohnnutzung handelt, hängt demnach insbesondere von den Nutzungsmöglichkeiten ab. Diese sind wiederum von der konkreten Ausgestaltung des Vorhabens abhängig. Je vollständiger Wohnungen eingerichtet sind und ein unabhängiges Leben ermöglichen, umso eher handelt es sich um Wohnen. Im Umkehrschluss gilt: Je mehr Serviceeinrichtungen vorhanden sind, die als Kompensation für eine nicht vorhandene oder unvollständige Ausstattung der Räume und Apartments dienen, umso eher handelt es sich um einen Beherbergungsbetrieb.

Im städtebaulichen Vertrag ist zu regeln, dass das die Flächen des Boardinghouse nicht in die für Wohnnutzung vorgesehenen Grundfläche einberechnet wird.

3.1.2 Mischgebiet

Die Grundstücke Weisenauer Straße 30 und Friedrichstraße 19 sollen im Umgriff des Geltungsbereichs bestandssichernd als Mischgebiet MI festgesetzt werden. Hierdurch soll eine kerngebietstypische Entwicklung dieser Grundstücke verhindert werden, die die bisherige bauliche Unterbrechung der Fassade des Altwerks entlang der Weisenauer Straße aufheben könnte und städtebaulich nicht erwünscht ist.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Bauflächen im Geltungsbereich sollen hinsichtlich des Nutzungsmaßes durch eine differenzierte Festsetzung von überbaubaren Grundstücksflächen in Kombination mit der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse sowie, falls für die eindeutige Bestimmbarkeit erforderlich, durch die Festsetzung von Ober- und Unterkante des Gebäudes bzw. Gebäudeteils gegliedert werden.

Die Festsetzungen orientieren sich unter städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten im Wesentlichen am Gebäudebestand, sehen jedoch an mehreren Bereichen weitergehende Entwicklungsmöglichkeiten vor.

3.2.1 Überbaubare Grundstücksflächen / Zulässige Grundflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen und Baulinien bestimmt. Baulinien werden dort festgesetzt, wo bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsflächen – i.d.R. durch die planungsrechtliche Sicherung bestehender Gebäude – unterschritten werden, historische Baufluchten sowie die stadträumlich nach außen wirkende, geschlossene Blockrandbebauung jedoch planungsrechtlich zu sichern sind.

Die überbaubaren Flächen sollen im Wesentlichen als Baukörperausweisungen gesichert werden, die in ihrer gebietsbezogenen Grundstruktur das historische Gebäudeensemble abbilden. Im südlichen Bereich ist die Festsetzung eines Baufensters beabsichtigt, das die Standorte der Gebäude D17, D20, D21 und D27 umfasst. Für diesen Bereich werden besondere bauliche Entwicklungsmöglichkeiten gesehen, da die dortigen Bestandsgebäude nicht Bestandteil des schützenswerten Ensembles sind und zugunsten einer Neubebauung niedergelegt werden sollen.

Um die Schaffung eines Verbindungsbauwerks zwischen der Montagehalle D5 und den Neubauten zu ermöglichen, soll die bestehende Freifläche durch ein entsprechendes Baufenster geteilt werden.

Demnach kann das festgesetzte Baufenster komplett überbaut werden. Die notwendigen Abstandsflächen zur angrenzenden Nachbarbebauung im Norden und Westen sind einzuhalten.

Weiterhin soll das nach derzeitigem Planungsstand nicht zu erhaltende Bestandsgebäude B19 einschließlich der nördlichen und westlichen Freiflächen in einem großzügig dimensionierten Baufenster gefasst werden, das die bestehenden zentralen Straßenfluchten innerhalb des Opel-Altwerks aufgreift und die Errichtung eines weiteren Riegels südlich des Gebäudes B5 ermöglicht, wodurch ein überbauter Innenhof geschaffen wird. Auf diese Weise wird eine flexible Bebauung im Rahmen der festgesetzten Geschossigkeit ermöglicht.

Die zulässige Grundfläche gemäß § 16 BauNVO entspricht somit der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche gemäß § 23 BauNVO. In Verbindung mit der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse oder, wo erforderlich, der Angabe der Oberkante wird das zulässige Maß der Nutzung eindeutig bestimmt.

Die durch die Planzeichnung festgelegten Flächen von Baukörpern in Verbindung mit der textlichen Festsetzung Nr. 5 ist die überbaubare Grundstücksfläche die zulässige Grundfläche im Sinne des § 16 BauNVO (Maß der Nutzung) und zugleich Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO (Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche).

Textliche Festsetzung 5

Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Gemäß § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO kann ein Vortreten von untergeordneten Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß – z.B. durch Balkone, Erker, Treppenhäuser und Aufzugsbauten – im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zugelassen werden. Eine gesonderte Festsetzung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Art und Umfang weiterer Möglichkeiten des Vortretens von Gebäudeteilen vor die Baugrenzen bedürfen gemäß § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO einer ausdrücklichen Festsetzung im Bebauungsplan. In der Kerngebietsteilfläche MK 1 soll auch Wohnen zulässig sein; zeitgemäße bzw. attraktive Wohnungen sollten über mindestens

einen Balkon in ausreichender Größe verfügen. Durch textliche Festsetzung Nr. 6 wird deshalb die Möglichkeit eröffnet, dass durch Balkone mit einer angemessenen Tiefe von 2 m die festgesetzten Baugrenzen überschritten werden können. Der Anteil der Gebäudeteile, die die Baugrenzen überschreiten dürfen, wird auf zwei Drittel der jeweiligen Außenwandbreite begrenzt.

Textliche Festsetzung 6

Für die baulichen Anlagen in den überbaubaren Grundstücksflächen kann in den dargestellten Flächen ein Vortreten von Balkonen mit einer Tiefe von bis zu 2 m bis zu der Linie zur Abgrenzung des Umfangs von Abweichungen gemäß § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO zugelassen werden, sofern der Anteil der Gebäudeteile, die die Baugrenzen überschreiten, höchstens zwei Drittel der Breite der jeweiligen Außenwand in Anspruch nimmt.

Um konzeptgemäß bestimmte Nutzungen wie geschützte Wegeverbindungen und Aufenthalts- und Ausstellungsflächen von hoher Qualität zu schaffen, sollen zeichnerisch festgesetzte Flächen überdacht werden bzw. soll die bestehende Überdachung planungsrechtlich gesichert werden. Dementsprechend sollen die Flächen A, B und C festgesetzt werden, in denen lediglich eine Überdachung zulässig ist. Die maximale Höhe der jeweiligen Überdachung ist im Zuge des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu bestimmen.

Im Einzelnen handelt es sich um

- die im Bestand vorhandene Überdachung zwischen den Gebäudeteilen C1 und D3 (Fläche A),
- einen die Gebäude A9 und D1 verbindenden Übergangsbereich im Erdgeschoss (Fläche B) unterhalb der schützenswerten Fußgängerbrücke, die zwischen den zweiten bis fünften Obergeschossen dieser Gebäudeteile verläuft sowie
- eine Überdachung des Adamshofs innerhalb der Gebäudegruppe B (Fläche C).

Die Sicherung erfolgt zeichnerisch und durch die textlichen Festsetzung Nr. 7.

Aspekte, die die konkrete bauliche Ausführung betreffen sowie Auflagen, die hinsichtlich des angemessenen Umgangs mit dem Gesamtdenkmal zu berücksichtigen sind, sind mit den entsprechenden Fachämtern abzustimmen und ggf. im städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Textliche Festsetzung 7

Innerhalb der überbaubaren Flächen A, B und C ist ausschließlich eine Überdachung zulässig.

3.2.2 Zahl der Vollgeschosse

Die geplante zulässige Anzahl der Vollgeschosse entspricht in großen Teilen dem vorhandenen Gebäudebestand und soll die städtebaulich sinnvolle Ergänzung neuer Gebäudeteile sichern. In Teilbereichen sollen Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich der Anzahl der Vollgeschosse eingeräumt werden. Insbesondere soll an Stelle der eingeschossigen Halle C18 eine viergeschossige Blockrandbebauung entlang der Weisenauer Straße möglich sein, ferner sollen die Gebäude B4, D3, D4

um jeweils ein Geschoss auf dann fünf Vollgeschosse ausgebaut werden können. Die Entwicklung der Nebengebäude C3, C5 und C7 soll durchgehend zweigeschossig gegeben sein.

Die Neubebauung in den Gebäudegruppen B und D greift die korrespondiert mit den existierenden Gebäudehöhen des Altwerks. Das Gebäude B19 soll durch eine sechsgeschossige Kubatur ersetzt werden können, die nördlich angrenzende bisherige Freifläche soll zweigeschossig überbaut werden können, während westlich angrenzend ein viergeschossiger Neubau als östliche Fassung der verbleibenden Freifläche ermöglicht werden soll.

Im südlichen Baufenster der Gebäudegruppe D bildet ein Baufenster im Umgriff um die Bestandsgebäude D17, D20, D21 und D27 den Rahmen für die im vorliegenden Konzept zu realisierenden Nutzungen Parkhaus und Veranstaltungshalle, nördlich daran schließt sich ein eingeschossiger Verbindungsbau zur Halle D5 an. Aufgrund des besonderen baulichen Charakters der beabsichtigten Neubauten wird hierfür eine Höhe von 18 m über Geländeoberkante festgesetzt.

Die Festsetzung von Staffelgeschossen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Diese sind gemäß den Regelungen der Hessischen Bauordnung oberhalb des obersten Vollgeschosses zulässig, solange keine Gebäudeoberkante bestimmt wird.

Die bestehende Bebauung im Mischgebiet MI an der Weisenauer Straße wird bestandssichernd mit zwei zulässigen Vollgeschossen festgesetzt.

Im Hinblick auf den bestehenden Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG des Flughafens Frankfurt bestehen keine Bedenken, da für die Errichtung von Bauwerken die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erst erforderlich ist, wenn die Bauwerke eine Höhe von 100 m (bezogen auf die Startbahnbezugspunkte SBP 1 + SBP 2 = 100,0 m ü. NHN) überschreiten. Ausgehend von einer Geländehöhe von 88,0 m über NHN werden die zukünftigen Gebäudehöhen weit unter der zustimmungspflichtigen Höhe bleiben.

3.2.3 Höhe baulicher Anlagen

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen erfolgt im Einzelfall, soweit die Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse nicht geeignet bzw. für eine eindeutige Bestimmung nicht ausreichend ist.

Für das Baufenster im südlichen Bereich des MK2, in dem konzeptgemäß ein Parkhaus mit voraussichtlich bis zu sechs Garagengeschossen und eine Stellplatzebene sowie eine Veranstaltungshalle vorgesehen sind, soll eine maximale Gebäudehöhe OK (Oberkante) von 18 m über Gelände festgesetzt werden. Dies stellt sicher, dass sich die Höhen der Neubauten an der Höhe des benachbarten Gebäudes A6 orientieren, mit dem sie zusammen die städtebaulich bedeutsame Kante des Altwerks hin zur Bahntrasse bilden werden.

Höhenbeschränkungen für die im Zuge der Gesamtentwicklung des Quartiers notwendigen technischen Aufbauten, durch die eine zeitgemäße Gebäudetechnik ermöglicht wird, sind im Laufe des Verfahrens abzustimmen.

Zum Zwecke der planungsrechtlichen Sicherung der als Teil des Kulturdenkmals der Gesamtanlage einzuordnenden und Gebäudeteile verbindenden Fußgängerbrücken ist ihre bestandssichernde Festsetzung mit Baulinien. Im einzelnen handelt es sich um

1. die Brücke zwischen den Gebäuden A9 und D1, die mehrgeschossig in der Höhe des 2. bis 5. Vollgeschosses (1. bis 4. Obergeschosses) die zentrale Nord-Süd-Verbindungsstraße quert,

2. die Brücke, die in Höhe des 3. Vollgeschosses (2. Obergeschoss) die Gebäude A1 und A7 verbindet und den Adamshof quert.

Als nicht unbedingt erhaltenswert festgesetzt ist die Brücke zwischen den Gebäuden A8 und B19.

3.2.4 Geschossfläche

Die durch die Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksflächen in Verbindung mit den zulässigen Vollgeschosszahlen zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) erzielt in der Gesamtbetrachtung des gesamten Kerngebiets mit seinen Teilflächen MK1 bis MK3 einen Wert von rund 2,7. Die zulässige Geschossflächenzahl liegt somit unterhalb der in § 17 der BauNVO genannten Obergrenze von 3,0 für Kerngebiete.

Für das Mischgebiet MI ergibt sich eine GFZ von 1,15. Diese liegt ebenfalls unterhalb der entsprechenden Obergrenze von 1,2.

Abstandsflächen

Durch die geplante Festsetzung von Baulinien werden in Teilbereichen die erforderlichen Abstandsflächen unterschritten. Dies ist städtebaulich beabsichtigt, da hierdurch historische Baufluchten gesichert werden. Gemäß § 6 Abs. 11 Nr. 1 HBO haben Festsetzungen eines Bebauungsplans, die die Tiefe der Abstandsflächen bindend bestimmen, Vorrang vor ihrer bauordnungsrechtlichen Einhaltung.

Die aus den Festsetzungen resultierenden Unterschreitungen sind städtebaulich durch die geplante Erhaltung und Sicherung denkmalgeschützter Gebäude begründet. Den Denkmaleigenschaften der bedeutenden Industriearchitektur wird hierbei Vorrang eingeräumt.

3.2.5 Grundfläche

Bezogen auf das gesamte Kerngebiet wurde eine Grundflächenzahl (GRZ) i.S. § 19 Abs. 1 BauNVO von 0,78 ermittelt. Dies liegt unterhalb der Obergrenzen für Kerngebiete gemäß § 17 BauNVO von 1,0.

Das Mischgebiet weist eine GRZ von 0,57 auf, was ebenfalls unterhalb der entsprechenden Obergrenze für Kerngebiete von 0,6 liegt.

3.3 Sonstige Festsetzungen

3.3.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Für die Erschließung ist die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche in Verlängerung der Friedrichstraße östlich des Mischgebiets MI gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB vorgesehen. Dies erfolgt bestandsorientiert. Die Fläche ist bereits heute als Straßenverkehrsfläche gewidmet und erschließt derzeit das Grundstück Friedrichstraße Nr. 19. Dieses Grundstück hat keine direkte Zufahrt von der Weisener Straße.

Es befinden sich weiterhin Eingänge in den Erschließungskern des Bestandsgebäudes C10.

3.3.2 Garagen / Stellplätze

Grundsätzlich ist die gesamte durch die Planung erzeugte Parkraumnachfrage auf dem Gelände des Opel-Altwerks abzudecken. Zu diesem Zweck ist die Errichtung eines Parkhauses (Großgarage) im südlichen Bereich des Plangebiets vorgesehen. Zudem besteht die Möglichkeit der Errichtung von Tiefgaragen in den vorhandenen Untergeschossen des Bestands sowie unterhalb der nicht überbaubaren Grundstücksflächen.

Parkhäuser und Großgaragen sind in einem Kerngebiet ebenso wie Tiefgaragen grundsätzlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, somit sind weitergehende Regelungen nicht erforderlich.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind oberirdische Stellplätze und Garagen nur zulässig, bis die oben genannte Großgarage erstmalig benutzbar im Sinne des § 84 Abs. 7 HBO ist. Dies wird durch eine bedingte textliche Festsetzung auf Grundlage von § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ermöglicht. Diese Regelung ist erforderlich, da das Projekt Motorworld Manufaktur aufgrund seines Umfangs nur in einzelnen Bauabschnitten umgesetzt werden kann und die Errichtung der Großgarage bzw. ihr Ausbau zur vollständigen Kapazität nicht bereits zu Beginn der Projektumsetzung vorgesehen ist. Diese sollen jedoch mit Blick auf das Erscheinungsbild des geplanten urbanen Quartiers grundsätzlich in der Großgarage konzentriert werden.

Zur Genehmigungsfähigkeit der zuvor beabsichtigten Bauabschnitte und ggf. Einzelnutzungen im Plangebiet ist jedoch der Nachweis der jeweils erforderlichen Stellplätze erforderlich. Aus diesem Grund sollen vorübergehend bis zur Fertigstellung und (abschnittswisen) Benutzbarkeit der Großgarage Stellplätze auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sein.

Der Nachweis der Stellplätze kann in einzelnen Bauabschnitten jeweils nachfragebezogen gemäß der schrittweisen Fertigstellung des Gesamtvorhabens Motorworld Manufaktur erfolgen. Um spätestens mit Fertigstellung des im Konzept beschriebenen Quartiers die verbleibenden Freiflächen von der Notwendigkeit ihrer Verwendung für Stellplatzflächen zu entbinden, soll mit der textlichen Festsetzung Nr. 8 sichergestellt werden, dass diese nur solange zulässig sind, bis das vorgesehene Parkhaus im Geltungsbereich des Bebauungsplans erstmalig errichtet und in Betrieb genommen ist.

Textliche Festsetzung 8

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Stellplätze und Garagen nur bis zur Fertigstellung einer Großgarage auf der Kerngebietsteilfläche MK2 zulässig.

3.3.2.1 Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung

Der nachzuweisende Parkraum (notwendige Pkw-Stellplätze) ist regelmäßig auf der Grundlage der zuletzt 2019 geänderten Stellplatzsatzung der Stadt Rüsselsheim¹² zu ermitteln, die mit Bezug auf die einzelnen künftigen Nutzungen und die geplanten Flächen die spezifischen Ansätze vorgibt. Die somit gemäß Satzung bei Umsetzung des Konzepts erforderlichen Stellplätze wurden auf Grundlage des vorliegenden Nutzungskonzeptes im Fachgutachten¹³ errechnet; demnach müssten rund 2.450 Pkw-Stellplätze nachgewiesen werden.

Gemäß § 3 Abs. 1 der Satzung können Abweichungen von den durch diese vorgegebenen Richtwerte bei im Einzelfall festgestelltem Mehr- oder Minderbedarf an Stellplätzen zugelassen werden. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze bemisst sich dann nach dem größten gleichzeitigen Bedarf; insbesondere kann eine Verringerung der gemäß Satzung maßgebenden Stellplatzzahl zugelassen werden, soweit sichergestellt ist, dass die Betriebs- und Geschäftszeiten der verschiedenartigen Nutzungen zeitlich nicht zusammenfallen.

12 Satzung über Stellplätze oder Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder der Stadt Rüsselsheim vom 5. Mai 2000, zuletzt geändert 2019

13 R+T Verkehrsplanung: Opel-Altwerk – Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, Darmstadt, März 2019

In der Stellplatzsatzung wird die faktische Mehrfachnutzung der Gebäude nicht berücksichtigt, sondern die einzelnen Bedarfe aller Nutzungen kumuliert. Weiterhin zieht die optimale Anbindung des Areals an den öffentlichen Personennahverkehr einen insgesamt niedrigeren Modal-Split-Anteil des Kfz-Verkehrs im Ziel- und Quellverkehr als im Durchschnitt nach sich. Dies gilt insbesondere für Großveranstaltungen, für die i.d.R. von einem weiteren Einzugsbereich (Landkreis bis Region) auszugehen ist. Somit liegt die Anzahl der tatsächlich benötigten deutlich unter der rein nach Stellplatzsatzung ermittelten Pkw-Stellplätze.

Eine Begrenzung der vorzuhaltenden Stellplätze liegt im Interesse der Stadt, da ein erhebliches Überangebot städtebaulich nicht erwünscht ist. Die Begrenzung wird durch die Festsetzung einer Höchstzahl der faktisch für die Nutzungen im Geltungsbereich notwendigen Pkw-Stellplätze erreicht. Dies wird im Folgenden erläutert.

3.3.2.2 Tatsächlicher Stellplatzbedarf

Um den erforderlichen Parkraum auf das tatsächlich zu erwartende Verkehrsaufkommen abstimmen zu können und damit auf ein sinnvolles Maß zu begrenzen, wurde der tatsächliche Pkw-Stellplatzbedarf ebenfalls fachgutachterlich ermittelt. Er ergibt sich aus dem erzeugten täglichen Verkehrsaufkommen der einzelnen Nutzungen und den nutzerspezifischen Tagesganglinien, die die typische tageszeitliche Verteilung des durch sie erzeugten Verkehrs darstellen, für den Ziel- und Quellverkehr unter Berücksichtigung des Verbundeffekts aus der Mehrfachnutzung. Auf der Grundlage der spezifischen Tagesganglinien wird das jeweilige Verkehrsaufkommen der Nutzungen über den Tag verteilt. Aus der Überlagerung aller Ganglinien und der Differenzbildung aus einfahrendem und ausfahrendem Verkehr (Ziel- und Quellverkehr) kann der Stellplatzbedarf (Stellplatzbelegung) zu jeder Tagesstunde ermittelt werden.

Zur weiteren Optimierung der Stellplatzzahl wird im geplanten Parkhaus von einer „Mischnutzung“ ausgegangen, d.h. den Nutzergruppen werden i.d.R. keine festen Stellplätze zugewiesen. Dadurch können die Vorteile der Überlagerung unterschiedlicher Nachfrageganglinien (Nachfragespitzen der jeweiligen Nutzergruppen zu unterschiedlichen Zeiten) voll ausgeschöpft werden. Um die Stellplatzsuche zu verkürzen und damit auch den Verkehrsablauf im Parkhaus zu optimieren, wird der Einsatz einer Einzelstellplatz-Belegungsanzeige empfohlen, die nicht nur die Bereiche mit freien Stellplätzen, sondern jeden einzelnen freien Stellplatz signalisiert.

Die Zuordnung von anteiligen Flächen des Parkhauses bzw. einzelner Stellplätze zu bestimmten Nutzungen – insbesondere dem Wohnen und dem Beherbergungsgewerbe – ist damit nicht ausgeschlossen.

| NUTZUNGEN | WERKTAG (Anlage 4.2) | | | SAMSTAG (Anlage 4.3) | | |
|---------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| | Beschäftigte [Pkw/24h] | Kunden/ Besucher [Pkw/24h] | Bewohner [Pkw/24h] | Beschäftigte [Pkw/24h] | Kunden/ Besucher [Pkw/24h] | Bewohner [Pkw/24h] |
| "Motorworld" | 77 | 150 | | 85 | 345 | |
| Einzelhandel | 259 | 3.356 | | 285 | 4.363 | |
| Gastronomie | 63 | 385 | | 69 | 501 | |
| Event-Halle | 15 | 540 | | 15 | 540 | |
| Hotel | 84 | 324 | | 84 | 324 | |
| Büro | 874 | 432 | | 0 | 0 | |
| Wohnen | | 127 | 509 | | 127 | 509 |
| Boardinghouse | | 57 | 320 | | 57 | 320 |
| Summe | 1.372 | 5.371 7.572 | 829 | 538 | 6.256 7.623 | 829 |

Tabelle 3: Kfz-Verkehrsaufkommen (ohne Mitnahmeeffekt) Werktag und Samstag. Im Vergleich zum werktäglichen Kfz-Verkehrsaufkommen werden für den samstäglichen Kfz-Verkehr die folgenden Faktoren maßgebend:

| | |
|---|------|
| Anzahl Besucher der Motorworld | 2,3 |
| Anzahl Kunden Einzelhandel / Gastronomie | 1,3 |
| Anzahl Beschäftigte der Motorworld, Einzelhandel, Gastronomie | 1,1 |
| Büros geschlossen | 0 |
| Event-Halle, Hotel, Wohnen, Boardinghouse keine Veränderung | 1,0 |
| Anteile Lkw-Verkehr | 0,25 |

Als Resultat der gutachterlichen Untersuchung zeigt sich, dass die Stellplatznachfrage über den Tag zwischen 10 Uhr und 20 Uhr relativ konstant bleibt. Die höchste Nachfrage ergibt sich für die Zeit zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr mit 825 Stellplätzen. Geht man von einer Gesamtzahl von 1.000 Stellplätzen im geplanten Parkhaus aus, so ergibt sich eine Auslastung des Parkraumangebots von rund 82 %.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen, das der Parkraumnachfrage am Samstag zugrunde gelegt wird, liegt in der Summe um rund 1 % höher als am Werktag. Dabei wird das deutlich höhere samstägliche Verkehrsaufkommen der Motorworld und des Einzelhandels insbesondere durch das Entfallen des Kfz-Verkehrs der Büronutzung kompensiert. Auch am Samstag ist die Stellplatznachfrage über den Tag zwischen 11 Uhr und 20 Uhr relativ konstant. Aufgrund einer anderen tageszeitlichen Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs ergibt sich eine höhere maximale Stellplatznachfrage als an einem Werktag. Sie liegt in der Zeit zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr bei 906 Stellplätzen. Ausschlaggebend hierfür ist insbesondere die Überlagerung der hohen Nachfrage der Einzelhandelskunden und der heimkehrenden Bewohner. Die Auslastung des angebotenen Parkraums erreicht nun rund 91 %.

An den Werktagen tagsüber, d.h. etwa in der Zeit zwischen 8 Uhr und 17 Uhr, dominieren die Beschäftigten, die Kunden des Einzelhandels und die Bewohner die Parkraumnachfrage. An Samstagen sind die Büros geschlossen, so dass die Kunden des Einzelhandels als stärkste Nutzergruppe herausragen. Während des genannten Zeitraums liegt die Parkraumnachfrage – sowohl an Werktagen als auch Samstagen – in einer ähnlichen Größenordnung.

Ausschlaggebend für die Größenordnung des maximalen Stellplatzbedarfs und für die maßgebende Tageszeit ist letztlich die Stellplatznachfrage durch Einzelhandelskunden, die samstags besonders deutlich dominieren. In den Abendstunden (bis ca. 22 Uhr) bleibt die Stellplatznachfrage hoch aufgrund der Besucher der Event-Halle

(über 60 % Parkraumauslastung). Es kommt jedoch zu keiner Nachfragespitze während dieser Zeit, da die starke Nutzergruppe der Hallenbesucher die Einzelhandelskunden sozusagen ablöst, d.h. die Nachfrage der Einzelhandelskunden und der Hallenbesucher nimmt gleichzeitig ab bzw. zu.

Dabei wird für öffentliche Veranstaltungen eine Großhalle mit 2.500 Plätzen zugrunde gelegt, die zu rund 60 % belegt werden. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass die Mehrzahl der Veranstaltungen gegen 20 Uhr beginnen wird, unabhängig vom Wochentag. Ein Teil der Veranstaltungsbesucher wird sicherlich bereits früher anwesend sein, um z. B. Einkäufe zu erledigen. Die Parkraumbelastung durch die Hallenbesucher wird sich somit auf die Abendstunden konzentrieren, zwischen 16 Uhr und 17 Uhr beginnen, stetig zunehmen und zwischen 20 Uhr und 22 Uhr das Maximum erreichen.

Sensitivitätsanalysen haben gezeigt, dass bei Nutzung der Veranstaltungsräumlichkeiten als Kongress-Zentrum mit mehreren kleineren Sälen (Veranstaltungen zwischen ca. 8 Uhr und 19 Uhr) in etwa das gleiche tägliche Kfz-Verkehrsaufkommen auftreten wird. Der Ziel- und Quellverkehr verteilt sich in diesem Fall jedoch über den gesamten Tag, so dass geringere gleichzeitige Parkraumbelastungen durch die Veranstaltungsbesucher auftreten als bei einer einzelnen Großhalle. Da sich der Veranstaltungsverkehr aber über den Tag komplett mit dem Einkaufsverkehr überlagert, resultiert in der Summe aller Parkraumnutzer eine höhere Parkraumnachfrage, die im Vergleich zur Großhalle während der Spitzenzeit um ca. 100 Stellplätze höher liegt.

Die Überlagerung aller Nutzerganglinien führt demnach zu einer maximalen Nachfrage zwischen 16 Uhr und 17 Uhr, die mit 825 Stellplätzen werktags und 906 Stellplätzen samstags in ähnlicher Größenordnung liegt. Maßgebend für die Bemessung des Parkraums bzw. des Parkhauses wird somit der samstägliche Verkehr.

Im geplanten Parkhaus ist darüber hinaus zusätzlich eine Reserve an freien Stellplätzen zu berücksichtigen. Hiermit soll zum einen eine gute Qualität des Verkehrsablaufs für den Parksuchverkehr innerhalb der Garage gewährleistet werden. Zum anderen ist häufig ein Teil der angebotenen Stellplätze durch unsauberes Parken nicht nutzbar. Hinsichtlich der Größenordnung der im Parkhaus zusätzlich vorzuhaltenden Stellplätze sollten die folgenden Empfehlungen berücksichtigt werden:

- 10 % Reserve bei Einrichtung eines herkömmlichen Signalisierungssystems an der Einfahrt / Ausfahrt des Parkhauses,
- 5 % Reserve bei Einrichtung einer Einzelstellplatz-Belegungsanzeige.

Daraus ergibt sich die Anzahl nachzuweisende Stellplätze:

- bei 5 % Reserve → mindestens **975 Stellplätze**,
- bei 10 % Reserve → mindestens **1.020 Stellplätze**.

Im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung werden mit notwendigen Reserven bei Einrichtung eines angenommenen herkömmlichen Signalisierungssystems an der Zufahrt des Parkhauses, also mindestens 1.020 Stellplätze erforderlich, die nach derzeitigem Planungsstand in einer Großgarage (Parkhaus) und ggf. zusätzlich in Tiefgaragen untergebracht werden können.

Mit Blick auf die Realisierung des Parkhauses ist im südlichen Bereich der Bestandsgebäude D17, D20, D21 und D27 die Festsetzung eines großzügigen Bau Fensters vorgesehen, das hinreichend Spielraum und Flexibilität im Zuge der späteren Planung und Realisierung dieses Bauwerks gewährleistet. Da die innerhalb dieses Bereichs liegende Bestandsbebauung nicht denkmalrechtlichen Regelungen unterliegt, ist eine vollständige Neubebauung möglich.

3.3.2.3 Festsetzung von Stellplätzen

Der für die geplanten Vorhaben erforderliche Bedarf an Stellplätzen ist, wie oben erläutert, unter Anwendung der Regelungen des § 3 der kommunalen Stellplatzsatzung zu ermitteln. Demnach sind laut Verkehrsgutachten 1.020 notwendige Pkw-Stellplätze ausreichend, um den gesamten durch die Planung erzeugten ruhenden Verkehr zu erfassen; zusätzliche Kapazitäten sind nicht erforderlich und städtebaulich nicht erwünscht.

Vor diesem Hintergrund soll mit der textlichen Festsetzung Nr. 9 eine Begrenzung auf 1.100 zulässige Stellplätze im Geltungsbereich bewirkt werden. Bis zum Erreichen dieser Zahl kommt für einzelne Bauabschnitte oder -vorhaben im Geltungsbereich die Stellplatzsatzung mit dem in Anlage 1 der Satzung aufgeführten Stellplatzschlüssel für einzelne Nutzungen zur Anwendung.

Sollte das Parkhaus für außergewöhnliche Veranstaltungen nicht ausreichen, so kann der öffentliche Parkplatz mit rund 220 Stellplätzen beansprucht werden, der sich in rund 500 m Entfernung am Main befindet und i.d.R. auch in den Abendstunden freie Kapazitäten aufweist. Diese Vorgehensweise hat im Sinne einer flächenebenen bewussten Planung den Vorteil, dass die Realisierung von unangemessen großen Parkraumkapazitäten im Plangebiet, die während der überwiegenden Zeit leer stehen und dadurch nur zusätzlich zur Nutzung des Autos anregen, vermieden werden. Zusätzlich wird empfohlen, bei Absehbarkeit hochfrequenter Veranstaltungen rechtzeitig auf die Nutzung des ÖPNV sowie auf den „Überlaufparkplatz“ am Main in den Medien und in den sozialen Netzwerken hinzuweisen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Verknüpfung eines Veranstaltungstickets mit einer ÖPNV-Fahrkarte in der Regel zu einem deutlich geringeren Kfz-Verkehrsaufkommen führt.

Textliche Festsetzung 9

Die Zahl der Stellplätze im Umgriff des Bebauungsplans wird auf max. 1.100 beschränkt.

Fahrradabstellplätze

Legt man die Stellplatzsatzung der Stadt Rüsselsheim zugrunde, so wären gemäß o.g. Fachgutachten insgesamt 1.484 Abstellplätze auf dem Grundstück nachzuweisen. Da jedoch auch für die Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze die gleichen Reduzierungen wie für das Pkw-Parken zum Tragen kommen, kann aus dem Vergleich der notwendigen Pkw-Stellplätze für die beiden unterschiedlichen Berechnungsverfahren (Stellplatzsatzung versus Tagesganglinien) der Faktor von 0,4 angesetzt werden.

Es sollten demnach rund 600 Fahrradabstellplätze realisiert werden.

Da Radfahrer in der Regel nur einen kurzen Weg zwischen dem Radabstellplatz und dem eigentlichen Fahrtziel akzeptieren und um wildes Abstellen auf freien Flächen zu vermeiden, sind die Fahrradabstellplätze möglichst dezentral im unmittelbaren Bereich der Gebäudezugänge unterzubringen.

3.3.3 Nebenanlagen

Werbeanlagen

Im Kerngebiet sind Werbeanlagen grundsätzlich zulässig. Zum Schutz der vorhandenen Denkmale dürfen Werbeanlagen weder in blinkender noch und bewegter Leucht- / Reflexionswirkung ausgeführt werden, da sie das äußere Erscheinungsbild erheblich stören würden. Um die allen Werbeanlagen naturgemäß innewohnende

hohe Außenwirkung und Auffälligkeit mit den Belangen des Denkmalschutzes in Einklang bringen zu können, sind diese jeweils mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

Textliche Festsetzung 10

Werbeanlagen mit blinkender oder bewegter Leucht- / Reflexionswirkung sind unzulässig.

3.3.4 Geh-, Radfahr- und Fahrrechte

Um die Erschließung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans planungsrechtlich zu sichern, sollen im Bebauungsplan differenziert Flächen festgesetzt werden, die zur Belastung mit Geh-, Radfahr- sowie Fahrrechten zugunsten der Allgemeinheit vorgesehen sind.

Die grundsätzliche Intention der Festsetzungen besteht in der planungsrechtlichen Sicherung bestehender und zu schaffender Straßen- und Freiräume zum Zweck der Erschließung der Gebäude und Anlagen im Plangebiet sowie für seine öffentliche Durchquerbarkeit vor dem Hintergrund der beabsichtigten Integration des Altwerks in die Innenstadt Rüsselsheims. Sämtliche im folgenden aufgeführten Flächen dienen ferner als Erschließungsflächen für die Feuerwehr. Ihre Dimensionierung kann im weiteren Verfahrensverlauf geringfügig variieren.

Die Geh- und Fahrrechte werden als beschränkt persönliche Dienstbarkeit gesichert.

Eine weitergehende Einteilung der Flächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Geh- und Fahrrechte

Eine Fläche GF1, die mit einem Geh- und Fahrrecht zu belasten ist, wird entlang der zentralen Nord-Süd-Achse des Quartiers festgesetzt. Sie stellt die Erschließung insbesondere für den motorisierten Verkehr von der Weisenauer Straße/Ludwigstraße aus sicher.

Zu diesem Zweck ist ein Durchbruch durch das Gebäude B6 in einer Breite von rund 13 m geplant, der in der geraden Verlängerung der Ludwigstraße erfolgen soll und drei Fahrspuren (9 m) sowie seitliche Gehwege (je 2 m) aufnehmen soll. Somit ist vorgesehen, den bisher dreiarmigen Knotenpunkt vierarmig auszubauen. Hierfür sind bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen durchzuführen, die nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind. Um die Durchfahrbarkeit für Sattelzüge sowie sichere Blickbeziehungen sicherzustellen, ist ferner eine Abrundung/Abschrägung der entstehenden Gebäudekanten vorgesehen. Die vorhandene LSA bleibt erhalten.

Die Verlängerung der Ludwigstraße dient somit als direkte Zufahrt zum Altwerk sowohl für Pkw als auch für den Lieferverkehr. Alternative Erschließungsmöglichkeiten des Areals wurden bereits in der vorhergehenden Untersuchung von 2014 in mehreren Varianten geprüft, deren Bewertung heute grundsätzlich noch Bestand hat und deren Vorzugsvariante die Grundlage des heutigen Konzepts sowie des Verkehrsgutachtens ist.

Die Nutzbarkeit der Fläche GF1 ist konzeptgemäß für Kfz (Pkw sowie Anlieferverkehr) vorgesehen. Sie ist ferner Voraussetzung für die Anbindung des geplanten Parkhauses im südlichen Teil des Geltungsbereichs an das öffentliche Straßennetz.

Die Darstellung der Fläche GF1 mit einer Breite von rund 9 m erfolgt mit Blick auf eine gesteigerte Flexibilität, da die genaue Verortung und Führung erst im Rahmen

der Ausführungsplanung konkretisiert werden kann. Innerhalb der festgesetzten Fläche ist die Eigentümerin zur Mitbenutzung berechtigt, um dort Ausstellungen vorzunehmen, gastronomische Angebote und Sitzgelegenheiten sowie hierzu erforderliche technische Einrichtungen aufzustellen, sofern eine öffentliche Durchwegung in einer Breite von mindestens 6,0 m verbleibt, bzw. solange das Geh- und Fahrrecht hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Weitere Regelungen sind Gegenstand des städtebaulichen Vertrags.

Südlich des zentralen Kreuzungsbereichs bis zum geplanten Parkhaus nimmt die Fläche die gesamte Breite zwischen den jeweils festgesetzten Baulinien und -grenzen ein.

Textliche Festsetzung 11

Die Fläche GF1 ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Innerhalb der Fläche sind andere Nutzungen zulässig, sofern zwischen der Weisenauer Straße und der Fläche G2 eine Verbindung in einer durchgehend nutzbaren Breite von mindestens 6 m erhalten bleibt.

Geh- und Radfahrrechte

Die primäre fußläufige Erschließung des Quartiers erfolgt von der Marktstraße durch das historische Hauptportal bis zur zentralen Kreuzung im Zentrum des Geltungsbereichs.

Die Darstellung der Fläche G2 mit einer Breite von rund 14 m in Abhängigkeit vom Verlauf der angrenzenden Gebäudekanten erfolgt mit Blick auf die notwendige Flexibilität der tatsächlich zugänglichen Korridore, da deren genaue Verortung erst im Rahmen der Ausführungsplanung abschließend festgelegt werden kann.

In westlicher Richtung schließt sich die Fläche G3 bis zum weiterhin in Nutzung stehenden Werksgelände der Opel Automobile GmbH in einer Breite von rund 9 m an, was der Breite des Freiraums zwischen den Baukörpern C13 und D4 entspricht. Dies erfolgt auch mit Blick und im Vorgriff auf eine Umnutzung und städtebauliche Entwicklung weiterer derzeitiger Industrieflächen in der Zukunft.

Innerhalb der festgesetzten Flächen G2 und G3 ist die Eigentümerin zur Mitbenutzung berechtigt, um dort Ausstellungen vorzunehmen, gastronomische Angebote und Sitzgelegenheiten sowie hierzu erforderliche technische Einrichtungen aufzustellen, sofern eine öffentliche Durchwegung in einer Breite von mindestens 3,5 m verbleibt, bzw. solange das Gehrecht hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Weitergehende Regelungen sind Gegenstand des städtebaulichen Vertrags.

Textliche Festsetzung 12

Die Flächen G2 und G3 sind mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Innerhalb dieser Flächen sind andere Nutzungen zulässig, sofern eine nutzbare Breite von mindestens 3,5 m erhalten bleibt.

Die direkt an die Bahntrasse angrenzende nicht überbaubare Grundstücksfläche wird auf ihrer gesamten Länge als Fläche G4 als mit einem Geh- und Radfahrrecht zu belastende Fläche festgesetzt.

Diese Festsetzung erfolgt insbesondere im Hinblick auf die planungsrechtliche Sicherung einer direkten fußläufigen Verbindung zwischen dem vorgesehenen Veranstaltungsgebäude/Eventhalle und dem Bahnhof.

Textliche Festsetzung 13

Die Fläche G4 ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

3.3.5 Grünordnerische Festsetzungen / nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind gemäß § 8 HBO gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden. Weitergehende Anforderungen werden aufgrund der Bestandsituation einerseits und der beabsichtigten Nutzung als Kerngebiet andererseits nicht gestellt. An das Planungsgebiet wären bei einer Beurteilung nach der heute zulässigen Nutzung keine anderen Anforderungen zu stellen.

Innerhalb der Kerngebietsfläche MK2 soll eine mindestens 1.100 m² große Fläche als Grünfläche angelegt werden. Ziel der Festsetzung ist die Sicherung eines Minimums an bepflanzten Flächen innerhalb eines Areals, das durch intensive Nutzungen geprägt ist und auch im Planfall sein wird. Die Fläche entspricht in etwa der Größe der vorhandenen Grünfläche südlich des Gebäudeteils D5.

Die sonstigen nicht überbauten Grundstücksflächen sollen gärtnerisch angelegt werden, sofern sie nicht für andere Nutzungen erforderlich sind. Vorhandene erhaltenswerte Bäume werden, wo der Erhalt im Rahmen des Konzept umsetzbar ist, zeichnerisch im Plan gesichert.

Textliche Festsetzung 14

Innerhalb der Kerngebietsteilfläche MK2 sind mindestens 1.100 m² Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen.

Textliche Festsetzung 15

Die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden.

3.3.6 Immissionsschutz

Zur Ermittlung und Bewertung der Belange des Schallimmissionsschutzes wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt¹⁴. Es wurde geprüft, ob die mit dem Bebauungsplan planungsrechtlich ermöglichten schutzbedürftigen Nutzungen mit den vorhandenen und zusätzlich zu erwartenden Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen verträglich sind und welche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse getroffen werden müssen.

Im Ergebnis gehen relevante Verkehrslärmeinwirkungen vom Bahnverkehr südlich des Geltungsbereichs sowie vom motorisierten Verkehr auf der Weisenauer Straße und der einmündenden Ludwigstraße und Marktstraße aus. Zudem befinden sich umliegend Industrie- und Gewerbeflächen, insbesondere im Westen das Opelwerk und im Norden und Nordosten Kern- und Mischgebietsflächen. Die durchgeführte Untersuchung bezog sich daher auf den Straßen- und Schienenverkehrslärm sowie den Gewerbelärm.

Grundlage zur Ermittlung und Beurteilung der Schallimmissionen im Rahmen der städtebaulichen Planung ist die DIN 18005 Teil 1, Schallschutz im Städtebau mit dem zugehörigen Beiblatt 1. Die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 Teil 1 als Maßstab für die Beurteilung der festgestellten Lärmimmissionen beziehen sich auf den Rand der Bauflächen und sind ein in der Planung zu berücksichtigendes Ziel, von dem im Rahmen der städtebaulichen Abwägung im Einzelfall nach oben (jedenfalls bei Verkehrslärmeinwirkungen) und unten abgewichen werden kann, solange gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. In der Rechtsprechung sind Überschreitungen bis zu den 4 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als im Einzelfall möglich anerkannt worden. Diese liegen für Kern- und Mischgebiete bei 64/54 dB(A) tags/nachts. In den Bereichen mit Überschreitungen der Orientierungswerte von mehr als 4 dB(A) bzw. der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können diese nur unter Ausschöpfung der Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes prinzipiell hinnehmbar sein. In diesen Fällen ist zumindest sicherzustellen, dass im Inneren von Wohnungen ein ausreichender Lärmschutz gewährleistet ist und mindestens eine Seite der Wohnung über eine ruhige Seite verfügt, an der die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, besser noch die Orientierungswerte der DIN 18005, eingehalten sind und somit eine Rückzugsmöglichkeit geschaffen wird.

Eine Grenze der Abwägbarkeit von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wiederum können die Werte, die in der Rechtsprechung des BVerwG regelmäßig als Grenze zum enteignungsgleichen Eingriff bzw. der Gesundheitsgefährdung gewertet werden, angesehen werden. Diese werden zumeist bei einem Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts gesehen. An diesen Hausseiten können keine gesunden Wohnverhältnisse mehr gewährleistet werden.

Eine Gesundheitsgefährdung bei temporärem Aufenthalt im Büro, der nicht zur Erholung oder dem Schlaf dient, scheint bei diesen Beurteilungspegeln nicht gegeben, wenn zumindest innerhalb des Büroraums ruhige Innenpegel und damit gesunde Arbeitsverhältnisse gegeben sind. Daher liegen bei Büronutzungen die Grenzen der Abwägbarkeit bei den technisch gesetzten Grenzen zur Einhaltung der Innenpegel, wie sie u.a. der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 zugrunde liegen.

Nach DIN 18005 werden Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von gewerblichen Anlagen nach TA Lärm in Verbindung mit DIN ISO 9613-2 berechnet. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärmeinwirkungen entsprechen hinsichtlich ihrer Zahlenwerte überwiegend den Immissionsrichtwerten der TA Lärm. Um spätere, aufgrund der immissionsschutzrechtlich festgelegten Verbindlichkeit der Werte der TA Lärm (z.B. privatrechtliche Folgen), nur schwer lösbare Lärmkonflikte im Zuge der Bauleitplanung zu vermeiden, erfordert der Belang des Schallimmissionsschutzes bei Gewerbe- und Anlagenlärmimmissionen einen Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Orientierungswerte. Überschreitungen können, anders als bei Verkehrslärmeinwirkungen, nicht mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden.

Der Beurteilung lagen somit folgende Orientierungswerte und Immissionsrichtwerte zugrunde:

| Maßgebliche Gebietskategorie | Verkehrslärm: Orientierungs- werte der DIN 18005, Beiblatt 1 tags / nachts in dB(A) | Gewerbelärm: Immissionsrichtwerte der TA Lärm Tags / nachts in dB(A) |
|---------------------------------|---|---|
| Allgemeines Wohngebiet (WA) | 55 / 45 bzw. 40* | 55 / 40 |
| Mischgebiet (MI) | 60 / 50 bzw. 45* | 60 / 45 |
| Kerngebiet (MK) | 65 / 55 bzw. 50* | 60 / 45 |
| Gewerbegebiet (GE) | 65 / 55 bzw. 50* | 65 / 50 |

Tabelle 4: Zusammenfassung relevanter Orientierungs- und Immissionsrichtwerte.

Die mit * gekennzeichneten jeweils geringeren Werte gelten für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren (öffentlichen) Betrieben.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte tagsüber (06.00 bis 22.00 Uhr) um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Obwohl Kerngebiete nach dem Beurteilungsschema des Beiblatts 1 zur DIN 18005 anhand der Orientierungswerte, die auch für Gewerbegebiete gelten, beurteilt werden, so sind sie von Ihrer Nutzung doch eher den Mischgebieten vergleichbar, besonders wenn die nach BauNVO ausnahmsweise im Kerngebiet zulässigen allgemein verfügbaren Wohnungen in erheblichem Umfang realisiert werden sollen. Weiterhin werden die Kerngebiete auch in weiterführenden Regelungen des Lärmschutzes (TA Lärm, Verkehrslärmschutzverordnung) anhand derselben Richt- oder Grenzwerte beurteilt wie Mischgebiete. Daher wurden Kerngebiete abweichend vom Beiblatt 1 der DIN 18005 mit den Orientierungswerten der DIN 18005 für Mischgebiete beurteilt.

3.3.6.1 Verkehrslärm

Die Auswirkungen des Verkehrslärms wurden innerhalb und außerhalb des Plangebietes geprüft.

Relevante Verkehrslärmeinwirkungen ergeben sich entlang der Weisenauer Straße sowie durch den Bahnverkehr auf der Strecke Mainz-Frankfurt. Sonstige Verkehrswege mit eher geringem Emissionspotential sind von untergeordneter Bedeutung, da sie keine nennenswerten Verkehrslärmimmissionen verursachen.

Zur Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen aus dem Straßenverkehr wurde die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen *RLS-90* zugrunde gelegt. Grundlage für die Berechnung sind die im Verkehrsgutachten¹⁵ dargestellten Verkehrsmengen (Prognose im Planfall) der entsprechenden Straßen.

Die Schallemissionen des Schienenverkehrs wurden auf der Grundlage der Richtlinie *Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)* berechnet. Für die Strecke 3520 liegen Zahlen für das Prognosejahr 2030 von Seiten der DB Umwelt vor.

¹⁵

Ergebnisse der Berechnungen

Die höchste Verkehrslärmbelastung tritt im Prognosefall im Nahbereich entlang der Weisenauer Straße und im Süden entlang der Bahnlinie auf.

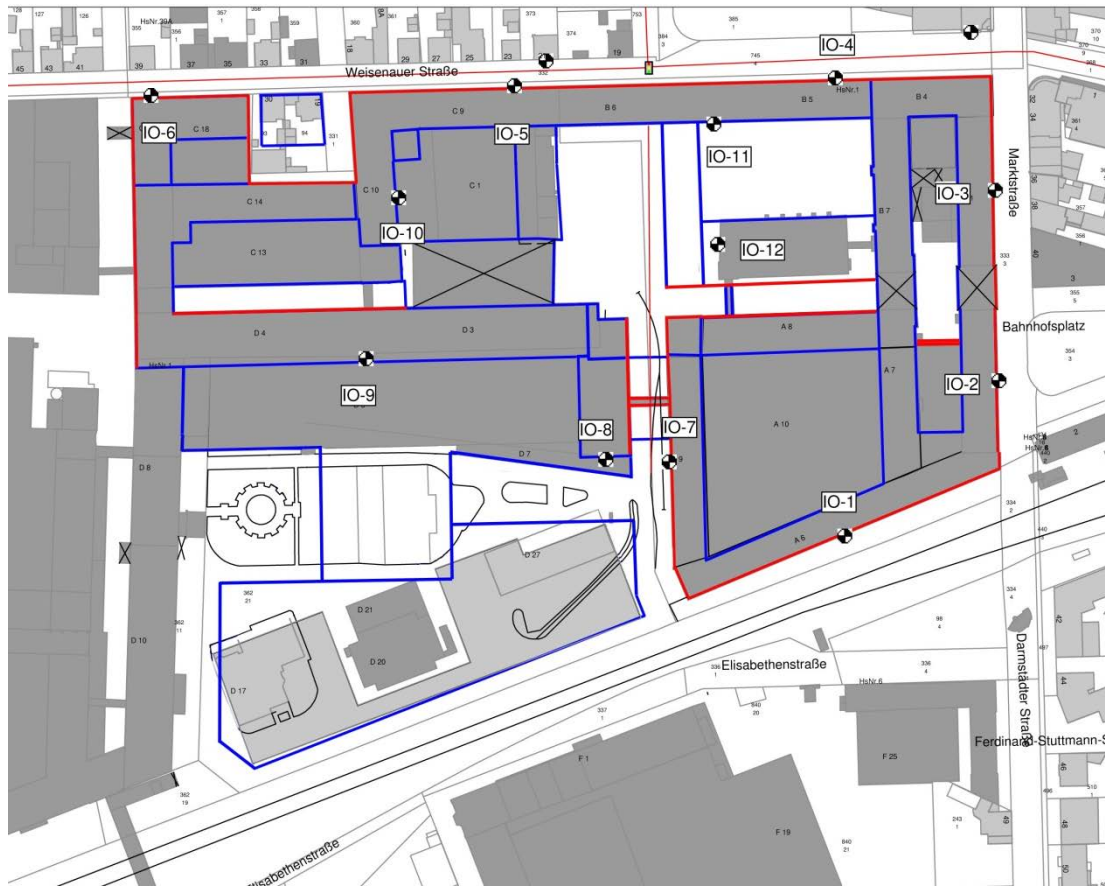


Abbildung 4: Übersicht der Immissionsorte (IO)

- An den der Weisenauer Straße bzw. der Marktstraße zugewandten Seiten der Bebauung treten Beurteilungspegel bis zu 70/60 dB(A) Tag/Nacht (höchster Wert am Immissionsort IO-4 Weisenauer Straße) auf. Somit werden dort die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete um bis zu 10 dB(A) tags und nachts überschritten. An den straßenabgewandten Hausseiten werden selbst die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten.
- An der Südfassade in Richtung der Bahnlinie treten die höchsten Belastungen bis in die obersten Geschosse mit Beurteilungspegeln bis zu 72/69 dB(A) Tag/Nacht (IO-1) auf. Somit werden dort die Orientierungswerte für Mischgebiete um bis zu 12 dB(A) tagsüber und 19 dB(A) nachts erheblich überschritten.
- Im Inneren des Quartiers im Geltungsbereich werden an den Fassaden, die direkt an der inneren Erschließungsstraße gegenüber der Öffnung zur Bahnlinie hin liegen (IO-7 bis IO-8), Beurteilungspegel von bis zu 61/58 dB(A) Tag/Nacht erreicht. Die Orientierungswerte werden somit um bis zu 1 dB(A) tagsüber und 8 dB(A) nachts überschritten.
- An den Immissionsorten im Inneren des Plangebiets IO-9 bis IO-12 sowie an den Hausseiten, die nicht der Weisenauer Straße, der Marktstraße, der inneren Erschließungsstraße oder der Bahnlinie zugewandt sind, werden die Orientierungswerte tagsüber und nachts nicht überschritten.

- Für den Fall, dass das geplante Baufeld für ein Parkhaus noch nicht durch ein schallabschirmendes Gebäude bebaut ist, ergeben sich für die Südseiten der Gebäude des MK2 zur Bahnlinie (Häuser D1, D3, D4, D5, D7) Beurteilungspegel bis zu 64/61 dB(A) tags/nachts. Damit werden auch hier sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (zumindest nachts) überschritten.

Bewertung für das Plangebiet (Abwägung)

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine innerstädtische Konversionsfläche mit großflächigem Leerstand, die durch die Planung zu einem gemischten und belebten Stadtquartier entwickelt werden soll.

Flächen einander zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden, ist gemäß § 50 BImSchG eine zentrale Aufgabe der räumlichen Planung.

Der Trennungsgrundsatz würde im Geltungsbereich die räumliche Trennung von Verkehrswegen mit hohen Lärmemissionen und der geplanten und vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung verlangen. Um die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 vor den Fassaden ohne weitere Maßnahmen einzuhalten, müsste die geplante Bebauung so weit von den Schallquellen abrücken, dass eine bauliche Nutzung kaum noch möglich wäre; im Fall der Bestandsbebauung wären weite Teile der Bebauung im Plangebiet nicht für solche Nutzungen nutzbar. Eine deutliche Verringerung der überbaubaren Fläche würde gegen das Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden verstoßen und eine gebotene sinnvolle Verwertung der Grundstücke, insbesondere vor dem Hintergrund der gewünschten Schaffung umfangreichen Wohnraums, unmöglich machen.

Danach wäre zur Erzielung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse die Errichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Schallschutzwälle) vor dem Schallschutz am Gebäude selbst zu bevorzugen.

Eine Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 im gesamten Planungsgebiet mit aktiven Schallschutzmaßnahmen ist jedoch aufgrund der Höhe der Gebäude und der technischen Randbedingungen nicht möglich. So wären an der Weisenauer Straße, der Marktstraße und der Bahnlinie rechnerisch Schallschutzwände mit einer Höhe von mindestens 15 m Höhe erforderlich, um auch im obersten Geschöß eine Lärminderung zu erzielen. Für eine Einhaltung der Orientierungswerte wären selbst noch höhere Wände notwendig.

Dies ist im innerstädtischen Bereich aufgrund des Stadtbilds nicht gewünscht und zudem technisch nicht umsetzbar. So beginnt an der Weisenauer Straße unmittelbar am Gebäude der Fußweg, so dass keine Fläche zur Errichtung von Wänden vorhanden ist. Selbiges gilt für die Marktstraße. Dabei wäre dies noch dazu mit einer unzumutbaren Verschlechterung der Belichtung der Gebäude verbunden.

Entlang der Bahnlinie beträgt der Abstand von der Gebäudekante des Bestandes bis zur Grundstücksgrenze ca. 6 – 8 m. An die Grundstücksgrenze schließt sich die Bahnstrecke an. Unter diesen Randbedingungen ist es ebenfalls technisch nicht möglich, eine 15 m hohe Schallschutzwand zu errichten. Hinzu kommt, dass die notwendigen Abstandsflächen zur Bahn nicht gewahrt werden könnten und eine Schallschutzwand zu erheblichen negativen städtebaulichen Auswirkungen führen würde: Zum einen könnte die Gehrechtsfläche entlang der Bahn nicht realisiert werden, zum anderen würde die Sicht auf das denkmalgeschützte Opel-Altwerk beeinträchtigt.

In dem Bereich des neuen Baufeldes wäre eine Schallschutzwand nördlich der Gehrechtsfläche technisch möglich, jedoch ist hier die Errichtung eines Gebäuderiegels

als Schallschutz vorgesehen, der eine Schallschutzwand entbehrlich macht und der städtebaulich zu bevorzugen ist.

Auf Grund der innerstädtischen Situation mit den o.g. Randbedingungen sollen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen durch die Nutzung der vorhandenen, bereits schalltechnisch günstigen Baukörperanordnung in Verbindung mit passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden getroffen werden. Die Voraussetzungen für die Anwendung passiver Schallschutzmaßnahmen sind in Kombination mit der Baukörperanordnung der bestehenden Gebäude weitgehend gegeben. An den lärmbelasteten Gebäuden werden selbst die Orientierungswerte der DIN 18005 an den rückwärtigen Fassaden eingehalten. Für Wohnnutzungen im Plangebiet oder ebenfalls nachts schutzbedürftige Nutzungen besteht somit die Möglichkeit des Rückzugs schutzbedürftiger Aufenthaltsräume auf die lärmabgewandte Seite. Wo dies nicht für alle Räume möglich ist, sind die entsprechenden Außenbauteile nach den Anforderungen der DIN 4109-1:2016-7 so zu bemessen, dass ein ausreichender Schallschutz für den Innenraum gegeben ist. Gleiches gilt auch für schutzbedürftige Büroräume, wobei hier unterstellt werden kann, dass aufgrund der temporären nicht zur Erholung dienenden Nutzung auf eine generelle Bevorzugung der lärmabgewandten Seiten verzichtet werden kann, wenn die Außenbauteile ausreichend dimensioniert sind. Die DIN 4109-1 ist zwar durch die Hessische Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (H-VV TB) ohnehin als maßgeblich eingeführt, zur Verdeutlichung wird hier jedoch eine Festsetzung getroffen.

Als Obergrenze für das Ausweichen auf Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden werden die als Grenze zur vermuteten Gesundheitsgefährdung bewerteten Pegel von 70/60 dB(A) tags/nachts gesehen. Diese Werte werden vor allem nachts entlang der Bahnlinie im Süden überschritten. In diesen Bereichen wird daher aufgrund der Schalleinwirkungen die Anordnung von Wohnungen komplett ausgeschlossen und auch schutzbedürftige Räume, die nachts zur Erholung genutzt werden (Bettenträume, Schlafräume von Beherbergungsstätten) ausgeschlossen. Lediglich schutzbedürftige Büroräume, die aufgrund der temporären nicht zur Erholung dienenden Nutzung auch im Rahmen des technisch Machbaren tagsüber auf einen ruhigen Innenpegel geschützt werden können, wenn die Außenbauteile ausreichend dimensioniert sind, werden zugelassen. Ferner können Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten zugelassen werden, wenn im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren im Einzelnachweis nachgewiesen werden kann, dass ein ausreichender Schallschutz für den Innenraum gewährleistet ist.

Im Folgenden wird auf die einzelnen Teilbereiche eingegangen.

Bebauung entlang der Weisenauer Straße

An den lärmzugewandten Außenseiten des nördlichen und östlichen Baukörpers betragen die Beurteilungspegel bis zu 70/60 dB(A) tags/nachts. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden somit um bis zu 10 dB(A) tags und nachts überschritten, die Grenze möglicher Gesundheitsgefährdung ist jedoch noch nicht überschritten. An den straßenabgewandten Südfassaden werden die Orientierungswerte der DIN 18005 demgegenüber eingehalten (IO-11).

Zum Schutz vor den Verkehrslärmeinwirkungen an der Weisenauer Straße sind an den Gebäuden entlang der Weisenauer Straße vorzugsweise Nicht-Wohnnutzungen anzuordnen oder aber zulässige Wohnungen mit den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vorwiegend auf die lärmabgewandte Seite zu orientieren. Da die lärmbelastete Fassade ohnehin eine Nordfassade ist, stellt dies darüber hinaus keine unverhältnismäßige Einschränkung dar. Ist es ausnahmsweise nicht möglich, alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume einer Wohnung auf die lärmabgewandte Südfassade zu orientieren, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter) nach den Maßgaben der DIN 4109-1:2016-07 vorzusehen. Au-

ßenbauteile dieser Räume müssen ein bewertetes Schalldämmmaß gemäß Tabelle 7 der in Hessen baulich eingeführten Fassung der DIN 4109-1:2016-07 aufweisen bzw. sind zulässige Fenster von Aufenthaltsräumen mit einer schallgedämmten Lüftungseinrichtung ausgestattet werden.

Bebauung entlang der Marktstraße

Entlang der Marktstraße nehmen die Beurteilungspegel von Norden her mit zunehmenden Abstand von der Weisenauer Straße ab bis etwa auf Höhe des Nordrands des Bahnhofsplatzes und nehmen von da an mit abnehmenden Abstand von der Bahnlinie wieder zu. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden nachts auf halber Höhe zwischen Weisenauer Straße und Bahnlinie gerade eingehalten und am nördlichen Ende um bis zu 5 dB(A) und am südlichen Ende um bis zu 16 dB(A) überschritten.

An den zum Innenhof gerichteten Westseiten dieser Gebäude werden die Orientierungswerte demgegenüber tags und nachts eingehalten. Zum Schutz vor den Verkehrslärmeinwirkungen sind an den Gebäuden entlang der Marktstraße entweder vorzugsweise Nicht-Wohnnutzungen anzuordnen oder zulässige Wohnungen mit den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vorwiegend auf die lärmabgewandte Westseite zu orientieren.

Ist es ausnahmsweise nicht möglich, alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume einer Wohnung auf die lärmabgewandte Westfassade zu orientieren, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter) nach den Maßgaben der DIN 4109-1:2016-07 vorzusehen.

Bebauung entlang der Bahnlinie

An den bahnzugewandten Fassaden an dem südöstlichen Baukörper betragen die Beurteilungspegel bis zu 72/69 dB(A) tags/nachts. Die Grenze möglicher Gesundheitsgefährdung ist in diesem Bereich besonders im Nachtzeitraum überschritten. An diesen Fassaden dürfen daher Räume für dauerhaften Aufenthalt von Wohnungen nicht angeordnet werden. An der zugehörigen Nordfassade können die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete zwar eingehalten werden, da die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume in diesem möglichst an die von der Belichtung ungünstige nördliche Fassade zu orientieren wären, sollen in den unmittelbar zur Bahnlinie orientierten Gebäuden Wohnungen generell ausgeschlossen werden. Dies wird auch vor dem Hintergrund der Lärmbelastung durch bestehende Gewerbebetriebe (siehe Kap. 3.3.4.2) gestützt.

Aus diesem Grund werden die davon betroffenen Bereiche (Gebäude im Süden und an der südöstlichen Ecke) bestandsorientiert der Kerngebietsteilfläche MK2 zugeordnet, in dem die sonst gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen mit der textlichen Festsetzung Nr. 4 ausgeschlossen sind.

Die sonstigen in einem Kerngebiet zulässigen schutzbedürftigen Einrichtungen im Gebiet MK2 sollen durch Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (sog. passive Maßnahmen) geschützt werden. Ihre Außenbauteile müssen ein bewertetes Schalldämmmaß gemäß Tabelle 7 der in Hessen baulich eingeführten Fassung der DIN 4109-1:2016-07 aufweisen. Für ausschließlich tagsüber genutzte Räume (insbesondere Büros) ist der Lärmpegelbereich VI mit einem Schalldämm-Maß von $R'_w = 45$ dB maßgeblich. Diese Werte sind auch technisch umsetzbar. Für nachts schutzbedürftige Nutzungen (Aufenthalts-, Betten-, Übernachtungs- und vergleichbaren Räumen) erhöhen sich die Anforderungen der DIN 4109-1 noch einmal um mindestens 10 dB, so dass eine technische Umsetzung voraussichtlich nur mit vorgelagerten Schallschutzvorbauten schwer umsetzbar ist. Soweit solche Nutzungen vorgesehen werden, ist der ausreichende Schallschutz im Einzelfall im Baugenehmi-

gungsverfahren nachzuweisen. Die betreffenden Fassaden sind im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Bebauung im Inneren des Plangebiets

An den zur inneren Erschließungsstraße zugewandten Gebäudeseiten des Plangebiets (IO-7, IO-8) werden die Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 1 dB(A) tags und 8 dB(A) nachts überschritten, die Grenze möglicher Gesundheitsgefährdung ist somit nicht überschritten.

Die Beurteilung geht jedoch davon aus, dass die innere Erschließung nicht als öffentliche Straße gewidmet wird und als Zufahrt zum Parkhaus genutzt wird, demnach nach TA Lärm schalltechnisch zu beurteilen ist. Bei dieser Beurteilung sind wesentlich strengeren Immissionsrichtwerte (nachts 5 dB(A) niedriger und in Bezug auf die lauteste Nachtstunde) sowie die höheren Anforderungen an den Schallschutz (Einhaltung Immissionsrichtwert vor den Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume) zu beachten (siehe dazu weiter unten im Kap. „Emittierende Nutzungen innerhalb des Plangebiets“).

In den weiter von der Bahnlinie entfernten Bereichen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten. Hier werden keine weiteren Schallschutzmaßnahmen aufgrund von Verkehrslärmeinwirkungen erforderlich.

Ausnahmen bilden die Gebäude der Bebauung im MK2 nördlich des geplanten Parkhauses. Hier werden die Orientierungswerte der DIN 18005 zwar eingehalten, jedoch erst, wenn die schallabschirmende Wirkung eines Gebäudes (z.B. Parkhaus) oder einer Schallschutzwand mit jeweils 10 m Höhe wirksam wird. Bis dahin ergeben sich für die Südseiten der Gebäude des MK2 zur Bahnlinie (Häuser D1, D3, D4, D5, D7) Beurteilungspegel bis zu 64/61 dB(A) tags/nachts. Damit werden auch hier sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (zumindest nachts) überschritten. Bis zum Eintreffen des Ereignisses der Errichtung eines Parkhauses werden nach §9 Abs. 2 BauGB bedingte Festsetzungen getroffen, die gewährleisten, dass (noch) keine Wohnnutzungen in diesem Bereich zugelassen werden und sonstige schutzbedürftige Räume in diesem Bereich nach den Vorgaben der DIN 4109-1:2016-07 mit den bis dahin höheren Anforderungen an die Außenbauteile durch passive Maßnahmen geschützt werden. Für den Fall, dass das Gebäude oder eine an Stelle des Gebäudes errichtete Schallschutzwand entfällt, wird eine Wohnnutzung gem. § 9 Abs. 2 BauGB wiederum unzulässig.

Auswirkung auf die umgebende Bebauung

Der durch das Planvorhaben verursachte Erschließungsverkehr muss über die Ludwigstraße und Weisenauer Straße abgewickelt werden. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die zukünftigen Verkehre im Umfeld des Planungsgebiets aus den bestehenden Verkehrsmengen unter Berücksichtigung des durch das Vorhaben entstehenden Verkehrs prognostiziert. Es wurden jeweils die Verkehrslärmeinwirkungen im Null- und im Planfall errechnet. Die Ausgangswerte ergaben sich durch die derzeitige Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der vorhandenen gewerblichen Nutzung des Gebäudebestands. In der Gesamtschau ergeben sich Erhöhungen der Verkehrslärmbelastung im Bereich von aufgerundet 1 bis 3 dB(A).

Als Maßstab für eine Beurteilung der Veränderung von Verkehrslärmeinwirkungen wurde im Gutachten hilfsweise die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen, die beim Neubau oder der Änderung von Verkehrswegen anzuwenden ist. Danach sind erst Veränderungen um aufgerundet 3 dB(A) oder höher als wesentlich einzustufen.

Die Zunahmen in der Weisenauer Straße und Marktstraße stellen keine wesentliche Änderung in Anlehnung an § 1 Abs. 2 Nummer 2 der 16. BImSchV dar. Im Bereich der Ludwigstraße ist die Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) jedoch gegeben. Wenn für die Abwicklung des hinzukommenden Verkehrs ein Kreuzungsumbau mit einem erheblichen baulichen Eingriff (dies wäre z.B. der Bau eines Abbiegestreifens) verbunden ist, ist auch formal der Anwendungsbereich der 16. BImSchV erfüllt. Dies wird jedoch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans geregelt, wobei letzterer Auslöser für einen möglicherweise notwendigen Umbau wäre.

Zur Kompensation der verursachten Pegelzunahme an den Gebäuden in der Weisenauer Straße und in der Ludwigstraße verpflichtet sich der Vorhabenträger daher durch Regelung im städtebaulichen Vertrag, die Stadt von ggf. entstehenden berechtigten Ansprüchen auf Kostenersatz für passive Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) freizustellen.

3.3.6.2 Gewerbelärm

Gewerbliche Nutzungen sind nach den Vorgaben der TA Lärm zu beurteilen, der in der Bauleitplanung eine besonders strenge Bindungswirkung zukommt.

Durch einen Bebauungsplan mit erweiterten Baugrenzen wird Planungsrecht geschaffen, aufgrund dessen Gebäude an bestehende oder genehmigte gewerbliche Nutzungen heranrücken können. Im vorliegenden Fall rückt zudem eine Kerngebietenutzung mit höherer Schutzbedürftigkeit an die bestehenden gewerblichen Nutzungen heran.

Gewerbelärm aus der umgebenden Nutzung

Die Situation im Plangebiet hinsichtlich gewerblicher Anlagen ist geprägt durch die Gewerbe- und Industrieflächen westlich (Opelwerk) und südlich des Plangebiets (Gewerbe- und Kerngebietenflächen westlich der Darmstädter Straße). Im Norden entlang der Weisenauer Straße sind lediglich untergeordnete Nutzungen (gebührepflichtiger Parkplatz mit rund 40 Stellplätzen).

Die höchsten Gewerbelärmbelastungen treten im Süden und Südwesten in der Nachbarschaft zum Opelwerk und den Flächen südlich der Bahnlinie auf. Im Süden betragen die Beurteilungspegel bis zu 54 dB(A) tags und nachts, im Westen bis zu 62/48 dB(A) tags/nachts. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm (60/45 dB(A)) durch von außen einwirkende Gewerbegeräusche nachts an den südlichen Baugrenzen sowie tags und nachts an den westlichen Baugrenzen gegenüber dem Opelwerk überschritten.

Heranrückende schutzbedürftige Nutzungen an das Opelwerk

Es ist im Sinne des Rücksichtnahmegebots auszuschließen, dass durch das Heranrücken des Kerngebietes mit möglichem Wohnanteil an emittierende Flächen das Emissionspotential bzw. von Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Opelgelände eingeschränkt wird bzw. ist dies als Belang in die Abwägung einzustellen.

Die Flächen des Opelwerks sind bisher vor allem durch die Wohnbebauung nördlich der Weisenauer Straße eingeschränkt. Unterstellt man einen flächenbezogenen Schalleistungspegel für das Opelwerk, mit dem der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete (55/40 dB(A) tags/nachts) an der Weisenauer Straße 39 gerade eingehalten werden, ergibt sich für das Werk ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 62/48 dB tags/nachts. Ausgehend von diesem flächenbezogenen Schalleistungspegel werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete am westlichen Rand des Plangebiets tags und nachts überschritten.

Bei Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm können nur Maßnahmen getroffen werden, die dafür Sorge tragen, dass die Immissionsrichtwerte 0,5 m vor dem Fenster der schutzbedürftigen Räume eingehalten werden. Daher wird zur Wahrung der Betriebs des Opelwerks festgesetzt, an den Fassaden, an denen die Immissionsrichtwerte überschritten sind, keine Aufenthaltsräume nach DIN 4109-1 mit offenbaren Fenstern anzuordnen.

Umgebende Nutzungen südlich der Bahngleise

Im Süden betragen die Beurteilungspegel durch Gewerbelärm bis zu 54 dB(A) tags und nachts. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nachts an der südlichen Grenze des Geltungsbereichs überschritten. Jedoch werden hier aufgrund der hohen nächtlichen Verkehrslärmeinwirkungen ohnehin keine offenbaren Fenster nächtlich schutzbedürftiger Nutzungen zugelassen. Zulässige Büronutzungen sind dort durch nächtliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm nicht betroffen.

Emittierende Nutzungen innerhalb des Plangebiets

Innerhalb des Kerngebiets sind grundsätzlich die dort nach § 7 BauNVO zulässigen Nutzungen möglich, soweit nicht bestimmte Nutzungen durch Festsetzung ausgeschlossen werden. Zudem ist eine bestandssichernde Mischgebietsfläche auf zwei Grundstücken direkt an der Weisenauer Straße festgesetzt, die hinsichtlich ihrer Emissionen zu vernachlässigen ist. Eine weitergehende Gliederung des Planungsgebiets in unterschiedliche Nutzungsbereiche ist nicht vorgesehen. Es liegt dem Planvorhaben jedoch ein Nutzungskonzept zugrunde, das auch unter Berücksichtigung des Verkehrsgutachtens folgende Bestandteile enthält:

- Motorworld (Verkaufs- und Ausstellungsflächen für Oldtimer und Sportwagen sowie Zweiräder mit Zubehör inklusive Glasboxen, Werkstattflächen, Veranstaltungsflächen und Gastronomie)
- Einzelhandel (u.a. auch Nahversorger)
- Gastronomie
- Event-Halle (bis zu 2.500 Plätze)
- Hotel
- Boarding-House
- Büros
- Wohnen
- Parkhaus

Die Lage der einzelnen Nutzungen ist nicht festgelegt. Für das Parkhaus und die Event-Halle wurde als wahrscheinlichste Möglichkeit unterstellt, dass diese Nutzungen im südwestlichen Baufenster im Baugebiet MK2 als Neubau umgesetzt werden sollen, wodurch die lärmintensivsten Nutzungen des Konzepts in einem gemeinsamen Bereich konzentriert sind. Weiterhin könnten somit nicht schutzbedürftige Bereiche in dem am stärksten durch Verkehrslärm belasteten Bereich angeordnet werden.

Gastronomische Nutzungen könnten grundsätzlich im gesamten Plangebiet verteilt angeordnet sein. Für Freischankflächen bieten sich von der Lage jedoch besonders die Freiflächen nördlich des geplanten Parkhauses an.

Einzelhandelsnutzungen können im gesamten Plangebiet verteilt sein. Für einen Nahversorger bietet sich jedoch eine prominente Stelle an, die auch für Laufkundschaft attraktiv erscheint. Hier könnte sich z.B. die Lage am Bahnhofsplatz anbieten.

In der Kerngebietsteilfläche MK1 sollen Wohnungen oberhalb des ersten Vollgeschosses durch textliche Festsetzung allgemein zulässig sein, während diese in den

Teilflächen MK2 ausgeschlossen und im MK 3 unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen werden. Weitere Einschränkungen ergeben sich aus der bisherigen schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm (s. vorheriger Abschnitt).

Alle anderen Nutzungen sind von Ihrer Lage bisher nicht festgelegt und zudem weniger emissionsrelevant.

Im Folgenden werden die kleinräumigen Auswirkungen von potentiellen zukünftigen emittierenden Nutzungen dargestellt und Bewältigungsvorschläge unterbreitet.

Parkhaus und Eventhalle in der Kerngebietsteilfläche MK2

Relevante Schallemissionen des geplanten Parkhauses gehen durch die Zufahrt zum Parkhaus, die Geräuschabstrahlung der Parkdecks und ggf. durch Abluftaggregate aus. Während die Geräusche auf den Parkdecks unvermeidlich sind, können die Geräusche durch Zu-/Abluftöffnungen mit vergleichsweise geringem technischen Aufwand oder günstiger Anordnungen (z.B. nach Süden) derart gemindert werden, dass sie in der Gesamtbetrachtung nicht mehr relevant sind.

Bei der Event-Halle wurde ebenfalls davon ausgegangen, dass die Schallabstrahlung nach außen bei einem Neubau durch ausreichend schalldämmende Außenbauteile und/oder eine günstige Anordnung nach Süden schalltechnisch untergeordnet bleibt. Schalltechnisch relevant sind demgegenüber Personen, die sich vor und nach Veranstaltungen im Freien aufhalten und unterhalten (angenommen wurden ca. 200 Personen im Freien, von denen sich ca. 50% sehr laut unterhalten).

Die Beurteilungspegel wurden für den Nachtzeitraum an den unmittelbar benachbarten Gebäuden des Planungsgebiets abgeschätzt. Die tagsüber zu erwartenden Beurteilungspegel durch die Event-Halle sind dort nicht dargestellt. Diese liegen jedoch in etwa in der gleichen Größenordnung. Die Immissionsrichtwerte tagsüber liegen jedoch 15 dB(A) über denjenigen nachts, sodass deren Einhaltung bei einer nächtlichen Einhaltung sicher ist. Es zeigte sich, dass bei einer Eventnutzung die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete (45 dB(A) nachts) im Umfeld des Aufenthaltsbereichs der Besucher (Eingangsbereich) in einem Abstand von etwa 50 m noch überschritten werden. Die Lage des Eingangsbereichs ist daher entscheidend für die Zulässigkeit von Wohnnutzungen im Umfeld der Event-Halle.

Für das Parkhaus ist ebenfalls davon auszugehen, dass offene Fassaden (hier ist die Südseite offen angenommen) dazu führen, dass an gegenüberliegenden Fassaden keine Wohnnutzungen angeordnet werden können.

Die Zufahrt zum Parkhaus führt ebenfalls an den begleitenden Fassaden zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Nachtzeitraum bis zu einem Abstand von ca. 40 m von der Fahrbahnmitte. Dadurch könnten auch an diesen Fassaden keine nachts offenbaren Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen und vergleichbaren nachts genutzten Aufenthaltsräumen angeordnet werden. Bei der Ausfahrt über die Weisenauer Straße ist an einem Teil der innenliegenden Fassaden ein Beurteilungspegel von 45 dB nachts überschritten und schützenswerte Aufenthaltsräume sind auszuschließen.

Aus diesem Grund werden entlang der inneren Erschließung entsprechende Festsetzungen beiderseits der geplanten Zufahrt zum Parkhaus getroffen.

Freischankflächen der Gastronomie

Freischankflächen in größerem Umfang wurden exemplarisch für eine Lage auf den Flächen nördlich des Parkhauses (im MK2) geprüft. Dabei wurde von einer biergartentypischen Nutzung mit 500 m² und einer Öffnungszeit bis 22 Uhr ausgegangen.

Es zeigte sich, dass bei einem lauten Biergarten die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete tags (60 dB(A)) ab einem Abstand von etwa 10 bis 15 m eingehalten werden. Eine Nutzung über 22 Uhr hinaus führt jedoch zu deutlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bis zu etwa 100 m Abstand. Der Ausschank wäre demnach rechtzeitig von 22 Uhr zu beenden, um Konflikte mit Wohnnachbarschaft zu vermeiden. Dies ist im Rahmen des Bauantragsverfahrens für die konkrete Planung zu prüfen und die Einhaltung der TA Lärm nachzuweisen.

Einzelhandel Nahversorger

Geräuschemissionen von einem Einkaufsmarkt (Nahversorger) gehen üblicherweise überwiegend vom Parkverkehr aus. In vorliegendem Fall wird jedoch davon ausgegangen, dass die Stellplätze überwiegend im Parkhaus untergebracht werden.

Daher sind vor allem Lieferzonen mit Verladegeräuschen und Fahrverkehr von Lkw sowie Kühlaggregate lärmtechnisch relevant. Hierbei wird davon ausgegangen, dass einzelne Lkw auch nachts anliefern und entladen werden. Es wird von einer Laderampe, an der Paletten oder Rollwagen über die Ladebordwand mittels Hubwagen entladen werden, ausgegangen. Weiterhin werden Kühlaggregate mit einer 24-stündigen Laufzeit angenommen.

Eine exemplarische Betrachtung der Lieferzone ergab eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte für Mischgebiete (60/45 dB(A) tags/nachts) tagsüber im direkten Umfeld bis zu einem Abstand von etwa 10 m. Eine Ladezone in einem abgeschirmten Bereich, evtl. auch in einem Gebäude integriert, wird daher empfohlen. Nachts führen Anlieferungen zu weiträumigen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Innenhofbereich. Diese sind daher aus schalltechnischer Sicht zu vermeiden.

Dies ist im Rahmen des Bauantragsverfahrens für die konkrete Planung zu prüfen und die Einhaltung der TA Lärm nachzuweisen.

3.3.6.3 Fazit

Der Leitgedanke für die Inhalte des Bebauungsplans Nr. 144 besteht in der Nachnutzung und Revitalisierung des innerstädtischen und bahnhofsnahen Opel-Altwerks mit kerngebietstypischen Nutzungen und einem signifikanten Anteil an Wohnnutzungen.

Diese Entwicklung des Kerngebiets ist ein zentrales Entwicklungsziel für die Rüsselsheimer Innenstadt, um eine gesamtstädtische Aufwertung und Attraktivitätssteigerung zu erzielen und insbesondere auch den dort längst vorhandenen Trading-Down-Effekten des Einzelhandels erfolgversprechend entgegen zu wirken. Ein Verzicht auf eine solche Entwicklung des Opel-Altwerks würde sich nachteilig auf die gesamtstädtische Entwicklung auswirken. Der angestrebten innerstädtischen Nutzungsmischung sowie der städtebaulichen Entwicklung und Öffnung des Areals wird somit eine äußerst hohe Bedeutung für Rüsselsheim allgemein und die Innenstadt im Besonderen beigemessen.

Die gutachterlich ermittelten Lärmkonflikte bilden eine komplexe Gemengelage und erfordern differenzierte Lärmschutzfestsetzungen für alle Teilbereiche und für verschiedene Lärmarten. Durch passive und aktive Schallschutzmaßnahmen sowie durch den Ausschluss besonders schutzwürdiger Nutzungen in Teilbereichen sind die auftretenden Lärmkonflikte jedoch lösbar. Die vorhandene Gebäudestruktur stellt für sich bereits eine lärmrobuste und überwiegend geschlossene Struktur dar und sorgt im Inneren für ruhige, da lärmabgewandte Bereiche.

Die Orientierungswerte, die der DIN 18005 zugrunde liegen, können im Rahmen der Planung nicht immer eingehalten werden. Dies ist jedoch für innerstädtische Flächen typisch, die durch stark befahrene Verkehrswege und umliegende gewerbliche Nutzungen geprägt sind. Im Hinblick auf die hohe Bedeutung, die der Revitalisie-

zung des Areals mit einer urbanen Nutzungsmischung einschließlich eines Wohnanteils zukommt und mit den getroffenen Festsetzungen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ermöglichen, ist dies jedoch vertretbar.

Textliche Festsetzung 16

Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen gegen Außenlärm nach Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 vorzusehen.

Textliche Festsetzung 17

Lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, Bettenräumen in Krankenhäusern und Sanatorien etc.) sind im MK2 an den Fassaden entlang der Baulinien zwischen den Punkten v bis y sowie in dem mit den Punkten aa, n, o, p, q, r und bb gekennzeichneten Bereich an den lärmzugewandten Fassaden unzulässig. Abweichend davon sind in diesen Bereichen lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 für Büroräume zulässig, wenn die Außenbauteile dieser Räume ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem Lärmpegelbereich VI aufweisen. Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten sind zulässig, wenn ein ausreichender Schallschutz für den Innenraum im Baugenehmigungsverfahren im Einzelnachweis erbracht wird.

Textliche Festsetzung 18

Schutzbedürftige Räume von Wohnungen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume) an der Weisenauer Straße und der Marktstraße sind nach der verkehrslärmabgewandten Gebäudeseite (d.h. entlang der Weisenauer Straße Südseite und entlang der Marktstraße Westseite) zu orientieren. Dies bedeutet, dass der jeweilige Raum über mindestens eines der Fenster zur lärmabgewandten Seite belüftet werden kann. Ist es nicht möglich, alle schutzbedürftigen Räume von Wohnungen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 wie oben beschrieben zu orientieren, müssen die Außenbauteile von den verbleibenden schutzbedürftigen Räumen von Wohnungen an der Weisenauer Straße und der Marktstraße ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich aufweisen. Die straßenseitigen Fenster sind mit einer schallgedämmten Lüftungseinrichtung auszustatten.

Sonstige schutzbedürftige Räume im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 müssen an diesen Fassaden ebenfalls ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich aufweisen.

Textliche Festsetzung 19

Schutzbedürftige Räume von Wohnungen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume) sind im MK1 und 2 an den lärmzugewandten Fassaden der Bauteile D 1, D 3, D 4, D 5 und D 7 unzulässig, bis

- *eine geschlossene Fassade eines Gebäudes mit einer Höhe von mindestens 10 m über bestehendem Gelände zwischen den Punkten n-o-p-q mit einem Flächengewicht von mindestens 10 kg/m² errichtet wurde oder*

- eine Schallschutzwand mit einer Höhe von mindestens 10 m über bestehendem Gelände zwischen den Punkten n-o-p-q mit einem Flächengewicht von mindestens 10 kg/m² errichtet wurde.

Die Zulässigkeit entfällt, wenn das oben beschriebene Gebäude oder die Schallschutzwand beseitigt oder zerstört wird bis zu einer Wiederrichtung.

Sonstige schutzbedürftige Räume im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 müssen an diesen Fassaden ebenfalls ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich aufweisen.

Textliche Festsetzung 20

Öffenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, Bettenräumen in Krankenhäusern und Sanatorien etc.) sind an den Fassaden entlang der Baulinien und Baugrenzen zwischen den Punkten a-b-c, c-f, f-g-h-j, p-q-r-s-t, u-v-w sowie in dem mit b-c-cc-dd gekennzeichneten Bereich an den lärmzugewandten Fassaden unzulässig. Dies gilt nicht, wenn durch nicht schutzbedürftige Vorbauten (z.B. vorgehängte Glaskonstruktionen, Wintergärten) oder Vorräume sichergestellt wird, dass 0,5 m vor den Fenstern dieser Räume der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts durch Beurteilungspegel aus Anlagenlärm eingehalten wird.

Textliche Festsetzung 21

Im MK 3 sind öffenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 an den Fassaden entlang der Baulinie zwischen den Punkten i-k unzulässig. Dies gilt nicht, wenn durch selbst nicht schutzbedürftige Vorbauten (z.B. vorgehängte Glaskonstruktionen, Wintergärten) oder Vorräume sichergestellt wird, dass 0,5 m vor den Fenstern dieser Räume der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts durch Beurteilungspegel aus Anlagenlärm eingehalten wird.

Hinweis

Die Nachweise der jeweiligen anzuwendenden Lärmpegelbereiche und des bewerteten Schalldämm-Maßes sind mit den Bauanträgen für die von den Festsetzungen gemäß den Festsetzungen 17 bis 19 betroffenen baulichen Anlagen unaufgefordert einzureichen. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen müssen beim Nachweis des erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maßes der Außenbauteile mit berücksichtigt werden.

3.3.6.4 Fluglärm

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt vollständig in der Tag-Schutzzone 2 mit $L_{Aeq\ Tag} \geq 57$ dB(A) und größtenteils in der Nacht-Schutzzone mit $L_{Aeq\ Nacht} \geq 50$ dB(A) bzw. 51 dB(A).

Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm dürfen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone Wohnungen nicht errichtet werden. Ausnahmen sind Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient. Dies ist hier der Fall.

Es wird eine innerstädtische gut erschlossene, derzeit fehlgenutzte und von Leerstand geprägte Fläche entwickelt. Die Innenstadt ist bereits durch eine gemischte Struktur geprägt, nördlich und östlich des Gebietes bestehen Wohnnutzungen. Somit dient der Bebauungsplan dem Umbau eines vorhandenen Ortsteils mit Wohnbebauung. Ein im Kerngebiet zulässiger Wohnanteil trägt zur Belebung des Plangebiets und Innenstadt bei und ist für ein funktionierende innerstädtisches Gefüge unabdingbar. Die Entwicklung des Kerngebiets ist ein zentrales Entwicklungsziel für die Rüsselsheimer Innenstadt, um eine gesamtstädtische Aufwertung und Attraktivitätssteigerung zu erzielen und den seit langer Zeit eingesetzten Trading-Down-Effekten erfolgversprechend entgegen zu wirken.

4 Auswirkungen des Bebauungsplans

4.1 Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine innerstädtische, gut erschlossene und bisher gewerblich bzw. industriell genutzte Fläche einem breitem Nutzungsspektrum zur Verfügung stehen und planungsrechtlich gesichert. Die Nutzung einer innerstädtischen Baufläche wirkt einer weiteren Versiegelung im Außenbereich entgegen und steht im Einklang mit den Prinzipien des nachhaltigen Städtebaus, der die Nutzung von innerstädtischen Flächen vorsieht, statt Landschaft zu verbrauchen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die durch industrielle Nutzungen entstandenen Altlasten zu verweisen, deren Sanierung gesichert wird. Dadurch wird ein wesentlicher Beitrag zum nachhaltigen Städtebau und zum Umweltschutz geleistet. Zu den Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter siehe Kapitel 9 und 10.

4.2 Auswirkungen auf gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse

Mit der Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplans können hochwertige Einkaufs-, Wohn- und Arbeitsbereiche im Zentrum Rüsselsheims entstehen, was eine positive Gesamtentwicklung insbesondere der Innenstadt begünstigt.

Mit der zeitnahen Umsetzung der Planung sind Lärmbelastungen durch zusätzliche Verkehre in den angrenzenden Straßen zu erwarten.

4.3 Auswirkungen auf den Verkehr

Auswirkungen auf die Verkehrssituation sind auf Grund der Festsetzungen des Bebauungsplans zu erwarten, da die Festsetzungen Nutzungsartänderungen beinhalten. Die Nutzungsartänderung von gewerblichen / industriellen Bauflächen zu Kerngebietsflächen hat, insbesondere in Hinblick auf die Unternutzung und den Leerstand seit Aufgabe der Autoproduktion, eine wesentliche Steigerung des Individualverkehrs zur Folge.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurde fachgutachterlich untersucht (siehe Kap. 3.1.2). Obwohl die Westtangente (vgl. Kap. 2.1) nicht umgesetzt wurde, diente ihre verkehrliche Untersuchung von 2014 als Arbeitsgrundlage für die Fortschreibung des Verkehrsgutachtens auf der nun aktuellen konzeptionellen Grundlage der Motorworld Manufaktur Rüsselsheim.¹⁶ Gegenstand des Gutachtens war die Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens. Die Erschließungsmöglichkeiten des Areals wurden bereits in der Vorgängeruntersuchung in mehreren Varianten geprüft, deren Bewertung heute grundsätzlich noch Bestand hat, so dass im Folgenden die daraus abgeleitete Vorzugsvariante zugrunde gelegt wird.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Aufnahme von Nutzungen, die ohne Bebauungsplan zulässig wären

16 R+T Verkehrsplanung: Opel-Altwerk – Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Rüsselsheim, Januar 2019

wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen, eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne eine „worst case- Betrachtung“ die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

In Anbetracht der innerstädtischen Lage und den Chancen, die in der Revitalisierung des Planungsgebiets für die Belebung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rüsselsheim liegen, sind die verkehrlichen Auswirkungen hinnehmbar.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die bestehende Anbindung an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs nahezu optimal ist. Durch die Revitalisierung des Standortes mit kerngebietstypischen, teils kunden- und publikumsintensiven Nutzungen ist von einer gesteigerten Nachfrage im öffentlichen Verkehr auszugehen.

4.3.1 Kfz-Verkehrsaufkommen in Bestand und Planung

Der Berechnung des künftigen Verkehrsumfanges liegt das Nutzungskonzept der Motorworld Manufaktur mit rund 88.400 m² Nettofläche zugrunde, wobei die Gewichtung der verschiedenen Nutzungsarten gemäß der Konzeptplanung berücksichtigt wird. Die sonstigen, nicht verkehrswirksamen Neben- und Verkehrsflächen werden mit einem Umfang von rund 14.500 m² berücksichtigt, wodurch sich in der Summe eine Grundfläche des Vorhabens von rund 102.900 m² ergibt.

Das heutige Kfz-Verkehrsaufkommen wurde anhand der verkehrlichen Parameter der Verkehrserzeugung, der bestehenden Nutzungen und der zugehörigen Flächen abgeschätzt und beträgt rund 630 Kfz-Fahrten je Werktag (jeweils 315 Fahrten Ziel- und Quellverkehr). Da die Marktstraße auf Höhe des Areals eine Einbahnstraße in Richtung Bahnhofsvorplatz ist, kann die Zufahrt heute nur über die Weisenauer Straße und den Europaplatz, die Ausfahrt ausschließlich über den Bahnhofsvorplatz erfolgen. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes wurde auf der Grundlage der Verkehrszählungen für die vier für das Vorhaben maßgeblichen Knotenpunkte (1 Weisenauer Straße/Ludwigstraße, 2 Ludwigstraße/Mainzer Straße, 3 Friedensplatz, 4 Darmstädter Straße/Rugbyring) geprüft. Im Ergebnis ist für alle vier Knotenpunkte sowohl für die vor- als auch die nachmittägliche Spitzenstunde eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu konstatieren. Eine besonders hohe Leistungsreserve besteht im Umfeld des Vorhabens an den Knotenpunkten K1 und K2: hier liegt die Reserve bei rund 80% bzw. rund 50%.

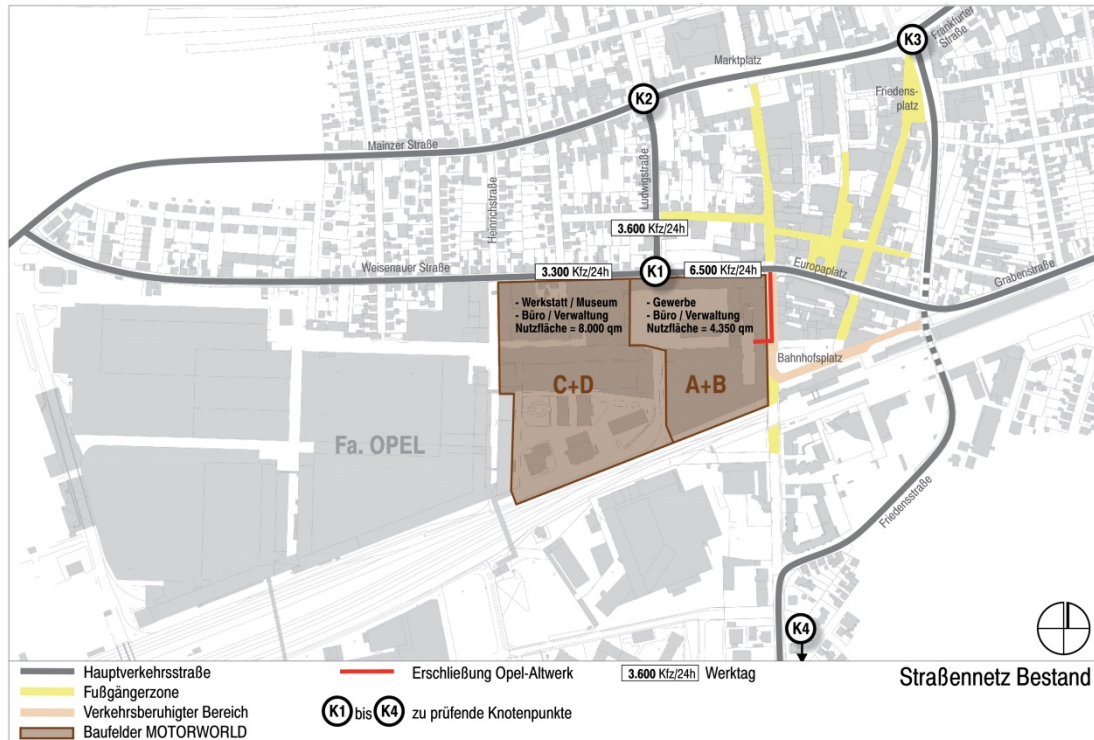


Abbildung 5: Straßenverkehrliche Einbindung des Geltungsbereichs mit verkehrsflussrelevanten Knotenpunkten in seinem Umfeld

Das im Planfall neu entstehende Kfz-Verkehrsaufkommen wurde auf der Grundlage der beabsichtigten Flächen und Nutzungen sowie unter Berücksichtigung der verkehrlichen Parameter zur Verkehrserzeugung ermittelt (Spezifische Anzahl der jeweiligen Nutzer – Beschäftigte, Kunden und Besucher, Bewohner – bezogen auf die jeweiligen Flächen; Anzahl der Wege pro Person und Tag; Anwesenheitsgrad für Beschäftigte; Verkehrsmittelwahl; Pkw-Besetzungsgrad; Kennwerte des Güterverkehrs; mindernde Effekte wie Verbund-, Konkurrenz-, Mitnahmeeffekt).

Besonderen Einfluss auf die Gesamtzahl der täglichen Kfz-Fahrten des Plangebiets habe die der Verkehrserzeugung zugrundeliegenden Randbedingungen für die Veranstaltungsfäche. Diese Randbedingungen betreffen vor allem die Lage des Verkehrserzeugers im Stadtgebiet, die Erschließungsqualität im ÖPNV und die Art der Nutzungen bzw. der Veranstaltungen. Das Plangebiet liegt zentral im Stadtgebiet in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs und des Busbahnhofs, so dass für die Besucher von einem hohen Anteil an ÖPNV-Nutzern ausgegangen werden kann. Im Folgenden wird von einer Großhalle ausgegangen, in der überwiegend abendliche Veranstaltungen stattfinden, wobei für Werktage und Samstage Besucherzahlen in ähnlicher Größenordnung zu berücksichtigen sind.¹⁷

Im Ergebnis erzeugt das Vorhaben im Ergebnis demnach werktäglich insgesamt ca. 7.800 (samstags ca. 7.700) **zusätzliche** Kfz-Fahrten auf dem eigenen Grundstück einschließlich des Parkhauses sowie an der Zu-/Abfahrt zum Gebiet K1 (Weisenauer Straße/Ludwigstraße), wovon rund 69% den Kunden und Besuchern, rund 20% den Beschäftigten und dem Güterverkehr sowie 11% den Bewohnern zuzuordnen sind.

17 Für die untersuchten Wochentage liegt dabei jeweils eine Veranstaltung mit einer Platzbelegung von 60% zugrunde.

Unter Berücksichtigung des die Verkehrserzeugung mindernden Mitnahmeeffekts ist dem bereits bestehenden Verkehrsaufkommen im Straßennetz der Stadt die Anzahl von werktäglich ca. 6.800 (samstags ca. 6.400) Kfz-Fahrten hinzuzurechnen.

4.3.2 Errechnete Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeit im Straßennetz

Ausschlaggebend für die Ermittlung der durch das Vorhaben ausgelösten Belastung des Straßennetzes sind die Verkehrsströme am K1 (Weisenauer Straße / Ludwigstraße), da die Ein- und Ausfahrten zum Geltungsbereich ausschließlich über derzeit dreiarmige, im Planfall vierarmige Kreuzung abgewickelt werden. Die Verteilung der Verkehre auf die Straßenquerschnitte stellt sich wie folgt dar:

| | |
|---|-----|
| Weisenauer Straße (westlich Ludwigstraße) | 20% |
| Weisenauer Straße (östlich Ludwigstraße) | 25% |
| Ludwigstraße | 55% |

Hierfür wurden die Verkehrsströme für den Ohnefall (unter Wegfall aller bisherigen Nutzungen im Geltungsbereich) sowie für den Planfall (vollständige Realisierung gemäß Nutzungskonzept) gutachterlich ermittelt (vgl. Tabelle 7).

| Querschnittbelastungen (beide Fahrtrichtungen) | | BESTAND | Prognose OHNEFALL | Prognose MITFALL |
|---|----------------|--------------|----------------------|---------------------|
| Weisenauer Straße westlich Ludwigstraße | Pkw | 3.230 | 3.110 | 4.500 |
| | Lkw | 50 | 40 | 50 |
| | Su. Kfz | 3.280 | 3.150 | 4.550 |
| Weisenauer Straße östlich Ludwigstraße | Pkw | 5.950 | 5.530 | 7.610 |
| | Lkw | 570 | 550 | 640 |
| | Su. Kfz | 6.520 | 6.080 | 8.250 |
| Ludwigstraße am KP Weisenauer Straße | Pkw | 3.030 | 2.730 | 6.830 |
| | Lkw | 530 | 510 | 600 |
| | Su. Kfz | 3.560 | 3.240 | 7.430 |
| Ein-/Ausfahrt Opel-Altwerk | Pkw | 0 | 0 | 7.570 |
| | Lkw | 0 | 0 | 180 |
| | Su. Kfz | 0 | 0 | 7.750 |

Tabelle 5: Kfz-Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt K1 (Kfz/24h) Ludwigstraße / Weisenauer Straße in den Planfällen

- Im Ohnefall gehen die Belastungen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens leicht zurück, da insgesamt rund 630 Kfz-Fahrten/24h der heute bestehenden Nutzungen entfallen. Der stärkste Rückgang ist in der Ludwigstraße mit rund 9% zu verzeichnen.
- Im Mitfall bewirken die rund 7.800 Kfz-Fahrten/24h eine sehr deutliche Belastungszunahme im angrenzenden Straßennetz. Die höchste Zunahme (im Vergleich zum Bestand) ergibt sich in der Ludwigstraße mit rund 109%. In der Weisenauer Straße sind Zunahmen von rund 39% (westlicher Abschnitt) bzw. rund 27% (östlicher Abschnitt) festzustellen.

Als Spitzenstunde mit der höchsten Verkehrsbelastung wurde die werktägliche Nachmittagsstunde zwischen 16 und 17 Uhr ermittelt. Dieses Zeitfenster war daher für die Prüfung der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Straßennetzes maßgeblich.

Im Ergebnis weisen die geprüften Knotenpunkte (signalisiert) eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf, um den zusätzlichen Kfz-Verkehr, den das Vorhaben im Mit-

fall erzeugt, abzuwickeln. Im Einzelnen ist für die relevanten Knotenpunkte K1 – K4 Folgendes festzustellen:

- Bei einer gewählten Umlaufzeit von 60 Sekunden errechnet sich für den K1 noch eine Leistungsfähigkeitsreserve von rund 48%.
- Bei einer relativ langen Umlaufzeit von 90 Sekunden ergibt sich am K2 eine verbleibende Reserve von 18%, Dies entspricht der Qualitätsstufe C des Verkehrsablaufs für den Gesamtknotenpunkt, was bedeutet, dass Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer spürbar sind, jedoch nahezu alle während der Sperrzeit (Rotphase) ankommenden Fahrzeuge in der nachfolgenden Phase weiterfahren können. Am Ende der Grünphase tritt nur gelegentlich ein Rückstau auf.
- Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden ergibt sich am K3 eine noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserve von 30%.
- Am K4 beträgt die Leistungsfähigkeitsreserve bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden noch 22%, was bedeutet, dass sich die Verkehrsbelastung hier in Richtung der Kapazitätsgrenze bewegt.

In der Gesamtschau erzeugt das Vorhaben im Planfall eine deutliche Belastungszunahme in Form eines erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommens auf den Straßen in seinem unmittelbaren Umfeld. So steigt die Verkehrsbelastung in der Weisenauer Straße von heute rund 3.300 Kfz/24h (westlich Ludwigstraße) bzw. rund 6.500 Kfz/24h (östlich Ludwigstraße) auf künftig rund 4.600 Kfz/24h bzw. 8.300 Kfz/24h, was – im Vergleich zum Bestand – einer Zunahme von rund 39% bzw. rund 27% entspricht. Die stärkste Belastungszunahme ist in der Ludwigstraße zu verzeichnen, von heute rund 3.600 Kfz/24h auf rund 7.400 Kfz/24h (+109%).

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ist das Rüsselsheimer Straßennetz in der Lage, das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen aufzunehmen. An den vier maßgeblichen Knotenpunkten ist auch in der Spitzenstunde werktags zwischen 16 und 17 Uhr eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet.

4.4 Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

4.4.1 Einnahmen

Direkte Einnahmen für die Stadt Rüsselsheim sind nach gegenwärtigem Stand nicht zu erwarten.

4.4.2 Ausgaben

Die Kosten für das Planverfahren seit Projektstart mit der Investorin trägt diese. Die notwendigen Veränderungen in der öffentlichen Erschließung werden gemäß gesondertem Vertrag ebenfalls von der Investorin übernommen.

Bei der Stadt Rüsselsheim verbleiben einzig Kosten für rechtliche Beratung und Qualitätssicherung.

5 Ordnungsmaßnahmen

Die Festsetzung von Flächen, die mit Geh- und Radfahrrechten zu belasten sind, kann die Eintragung bzw. Änderung von Baulasten oder Dienstbarkeiten zur Folge haben.

6 Städtebaulicher Vertrag

Zwischen der Stadt Rüsselsheim sowie der Eigentümerin und Investorin soll ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden. Gegenstand der vertraglichen Regelungen sollen u.a. sein:

- Herstellung der Motorworld Manufaktur mit mindestens 20.000 m² Geschossfläche (GF) sowie von Einzelhandelsflächen mit einer Verkaufsfläche von höchstens 15.000 m², unter Ausschluss von Fachmärkten mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten als Kernsortiment mit mehr als 3.000 m² Verkaufsfläche, zusätzlich Herstellung eines Lebensmittelmarktes mit einer Verkaufsfläche von bis zu 1.800 m² Verkaufsfläche,
- Verpflichtung zur Realisierung von Wohnungen in der Teilkerngebietsfläche MK1 in einem Umfang von mindestens 15.000 m² Geschossfläche, Regelungen zu Berechnungen des Wohnens und zur Verpflichtungsreduzierung unter bestimmten Umständen,
- die Herstellung es Durchbruchs in die Bestandsbebauung mit dem Ziel der der Kfz-Erschließung des geplanten Parkhauses,
- Regelung zur Kostentragung für den Umbau des Knotenpunktes Weisenauer Straße / Ludwigstraße,
- Verpflichtung zur Vorlage eines denkmalschutzfachlichen Gesamtkonzeptes für das Opel-Altwerk,
- Begrenzung der Verkaufsflächen einschließlich Definition des Verkaufsflächenbegriffs in Verbindung mit einer Sicherung durch Eintragung einer Baulast,
- Sicherung von Flächen mit Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit in Verbindung mit Eintragung von Baulasten zwecks Durchwegung des Gebietes; ggf. Maßnahmen zur Sicherung der zeitlich eingegrenzten Befahrbarkeit von Flächen für Kfz,
- Regelung zur Übernahme von Kosten von passiven Schallschutzmaßnahmen in der Ludwigstraße, sofern diese im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben stehen,
- Verpflichtung zur Anbringung von Nistkästen als Ersatzmaßnahme.

7 Kennzeichnungen

Grundwasseraufspiegelung

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im Einflussbereich des „Grundwasserbewirtschaftungsplanes Hessisches Ried“ vom 9. April 1999.

8 Nachrichtliche Übernahme

Denkmale

Die im Geltungsbereich vorhandenen einzelnen Baudenkmale nach Landesdenkmalrecht sind zeichnerisch dargestellt und damit nachrichtlich übernommen.

Die Investorin ist verpflichtet, die denkmalschutzfachlichen und -rechtlichen Anforderungen zu erfüllen und den Belangen des Denkmalschutzes unter Beachtung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit im Rahmen der Baumaßnahme bestmöglich Geltung zu verschaffen. Hierzu ist ein denkmalschutzfachliches Gesamtkonzept zu erstellen. Weitere Regelungen erfolgen im städtebaulichen Vertrag.

9 Vermerke

Risiko - Überschwemmungsgebiet

Das Plangebiet liegt im überschwemmungsgefährdeten Gebiet – Risiko-Überschwemmungsgebiet – des Mains / Rheins.

10 Hinweise

Das Planungsgebiet berührt den Lärmschutzbereich, der durch die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30.09.2011 (GVBl Hessen, 12. Oktober 2011) festgelegt wurde. Entsprechende Festsetzungen zur Zulässigkeit bestimmter Nutzungen wurden im Bebauungsplan aufgenommen.

Der Geltungsbereich befindet sich innerhalb des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 ausgewiesenen, den Flughafen Frankfurt Main umgebenden Siedlungsbeschränkungsbereichs, innerhalb dessen die Ausweisung neuer Wohngebiete - die indes hier nicht vorgesehen ist - nicht zulässig ist.

Das Vorhabengebiet ist jedoch seit Jahrzehnten ein städtebaulich integrierter Teil des Ortsteils Rüsselsheimer Innenstadt. Dieser Ortsteil ist im Sinne eines Mischgebiets oder Urbanen Gebiets in vielfältiger Form auch durch eine Wohnnutzung geprägt. Der Bebauungsplan dient unter anderem dem Zweck die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Vorhabengebiet vollständig und planvoll in die Rüsselsheimer Innenstadt integriert wird. Dazu gehört auch die Ausweisung von Wohnnutzungen im Vorhabengebiet.

Die vorgesehene Wohnnutzung ist nach § 5 Abs. 3 Nr. 6 Fluglärmschutzgesetz (FluglSchG) auch in der Nacht-Schutzzone zulässig.

Im Hinblick auf den bestehenden Bauschutzbereiches gemäß § 12 LuftVG des Flughafens Frankfurt bestehen keine Bedenken, da für die Errichtung von Bauwerken die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erst erforderlich ist, wenn die Bauwerke eine Höhe von 100 m (bezogen auf die Startbahnbezugspunkte SBP 1 + SBP 2 = 100,0 m üNN) überschreiten. Ausgehend von einer Geländehöhe von 88,0 m über NHN werden die zukünftigen Gebäudehöhen (maximal VII Vollgeschosse) weit unter der zustimmungspflichtigen Höhe bleiben.

11 Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und den §§ 2a und 4c BauGB

11.1 Einleitung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Die Berücksichtigung dieser Belange erfolgt im Rahmen einer Umweltprüfung.

Es ist ein Umweltbericht zum Bebauungsplan zu erarbeiten, dessen Inhalt in § 1 Abs. 6 Nr. 7, § 2 Abs. 4 und § 4c BauGB und in der zugehörigen Anlage dargestellt ist. Im Umweltbericht müssen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden (§ 2 Abs. 4 BauGB). Das Ergebnis des Umweltberichts ist im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB).

11.2 Kurzdarstellung der Inhalte und Zielen des Bebauungsplans

11.2.1 Intention des Planes

Ein wesentliches Ziel des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung des zentrumnahen Werksstandorts Adam Opel AG zu schaffen. Es ist die Festsetzung eines Kerngebiets (MK) mit drei Teilflächen sowie eines Mischgebiets (MI) vorgesehen.

Die Adam Opel AG hat sich von nicht mehr benötigten Flächen des innerstädtischen Werksgeländes getrennt. Es ist beabsichtigt, verschiedene zentrumsrelevante Nutzungen, unter anderem Einzelhandelsbetriebe, Büros sowie eine automobilen Erlebniswelt mit Bezug auf die historische Bedeutung des Standortes, zu etablieren. Die geplanten Nutzungen sollen verträglich in die Rüsselsheimer Innenstadt eingebunden werden, um die vorhandenen Nutzungen zu sichern und zu stärken. Die auf dem Areal vorhandenen und zu einem großen Teil denkmalgeschützten Gebäude sollen integriert werden, um die den Stadtteil prägende Industriearchitektur des Opelstandorts zu sichern.

11.2.2 Angaben zum Vorhabenstandort

Das Plangebiet befindet sich im Rüsselsheimer Stadtzentrum in Bahnhofsnähe.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ wird im Norden durch die Weisenauer Straße und im Osten durch die Marktstraße, den Bahnhofplatz sowie die Sophienpassage und im Süden durch die Bahnanlagen begrenzt. Westlich angrenzend befindet sich das ausgedehnte Gelände des Opelwerkes mit typischen Produktions- und Verwaltungsgebäuden sowie einem internen Straßennetz und Stellplatzanlagen.

Der Geltungsbereich ist an der Weisenauer Straße, Marktstraße und am Bahnhofplatz durch vier- und fünfgeschossige denkmalgeschützte Verwaltungs- und Produktionsgebäude geprägt. Der Geltungsbereich ist mit Werkshallen, Industriebauten und Einzelgebäuden (erbaut ab 1911) bebaut. Er ist Teil des historischen Betriebsgeländes der Adam Opel AG und wird von dieser gewerblich genutzt. Die Freiräume sind überwiegend versiegelt. Im südwestlichen Bereich befindet sich ein Rest des ehemaligen Gartens der Villa Martha.

11.2.3 Festsetzungen des Bebauungsplans einschließlich des Bedarfs an Grund und Boden

Im Geltungsbereich soll ein Kerngebiet mit drei Teilflächen MK1 bis MK3 sowie ein Mischgebiet festgesetzt werden.

Das Konzept zur Motorworld Manufaktur Rüsselsheim sieht überwiegend kerngebietstypische Nutzungen vor. Darunter fallen Einzelhandelsbetriebe verschiedener Segmente, Büros, Beherbergung, Gastronomie- und Kultur-

/Veranstaltungsangebote. In Anlehnung an die Historie des Standortes ist im Gesamtkonzept des Vorhabens ein durchgehender Bezug zum Automobil und seiner Geschichte gegeben. Flächenmäßig untergeordnet sind zudem Wohnflächen vorgesehen.

Zur Sicherung der innerstädtischen Wohnfunktion soll Wohnen auf mindestens 6.000 m² Grundfläche zulässig sein.

Die zulässige Bebauung orientiert sich unter Berücksichtigung des vorliegenden städtebaulichen Konzepts am Bestand, nicht nur in Bezug auf die Überbauung, sondern auch in Bezug auf die Anzahl von zulässigen Vollgeschossen. Die überbaubaren Grundstücksflächen sollen durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt werden. Baulinien sind insbesondere in Bezug auf die Erhaltung der Industriearchitektur bei durch die Vorgängernutzung als Gewerbe- und Industriegebiet geringen Abstandsflächen erforderlich. Die Festsetzungen sichern das zulässige Nutzungsmaß.

11.2.4 Vorhaben in angrenzenden Bereichen

Das Plangebiet grenzt südlich der Bahn an unbeplante Bereiche, die auf Grund der örtlichen Situation planungsrechtlich dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen sind.

11.3 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und -plänen festgelegten festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden

11.3.1 Gesetze und Verordnungen

11.3.1.1 Bundesnaturschutzgesetz

Gemäß § 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass

1. die biologische Vielfalt,
2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und - soweit erforderlich - die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Standortes und seine Bedeutung für Natur und Landschaft werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und bewertet, so dass diese Belange in die Abwägung eingestellt werden können.

Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden (§ 18 BNatSchG). Gemäß § 1a BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in der Abwägung zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nach § 1a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Die Flächen des Geltungsbereichs sind planungsrechtlich dem bebauten Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen. Durch die Planung werden keine ausgleichspflichtigen Eingriffe vorbereitet (Kap. 11.4.6.1).

Der Geltungsbereich liegt weder in Schutzgebieten im Sinne der §§ 22 BNatSchG noch in oder in der Nähe von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete). Erhaltungsziele und der Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten sind durch die Planung nicht betroffen.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten, Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören, bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Im Bebauungsplanverfahren ist daher zu prüfen, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Werden geschützte Arten festgestellt und kann das Vorhaben nicht so geplant werden, dass diese Arten oder deren Lebensstätten nicht beeinträchtigt werden, so ist bei der obersten Naturschutzbehörde die Zusicherung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG einzuholen. Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

Für den Geltungsbereich des Plangebietes liegen faunistische Untersuchungen aus dem Jahr 2008 vor. Diese wurden 2013, 2014 und 2018 aktualisiert. Auf der Grundlage dieser Untersuchungen erfolgt eine Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können (vgl. Kap.11.4.7).

11.3.1.2 Bundes-Immissionsschutzgesetz mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1 BImSchG).

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht umgesetzt. Schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm sind zu verhindern, vorzubeugen oder zu vermindern. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes.

Im Rahmen der Planung wurde eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet und die Auswirkungen aufgrund von Verkehrs- und Gewerbelärm dargestellt.

11.3.1.3 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

Zweck des Bodenschutzgesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden.

Den Zielen des Bundes-Bodenschutzgesetzes wird entsprochen, da die Nutzung auf einem Grundstück erfolgen soll, das bereits gewerblich genutzt ist bzw. gewerblich genutzt war.

Das Plangebiet wird in der Karte Bodenfunktionsbewertung des Bodenviewers Hessen nicht bewertet.

11.3.1.4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Hessisches Wassergesetz (HWG)

Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes ist es, die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Das Gesetz gilt für oberirdische Gewässer, Küstengewässer und Grundwasser. Die Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben und damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Dabei sind insbesondere mögliche Verlagerungen von nachteiligen Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes zu berücksichtigen; Es ist ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt, unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes zu gewährleisten.

Im Plangebiet erfolgen Sanierungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers infolge von Kontaminierung des Erdreichs mit Schadstoffen. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf zwei lokal abgegrenzte Bereiche.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet. An die südlich des Plangebiets liegende Bahnanlage grenzt die Schutzzone III A des Trinkwasserschutzgebietes „Hof Schönau, Stw Mainz“ an. Die Zone III dient dem Schutz vor weitreichenden Beeinträchtigungen, insbesondere vor nicht oder schwer abbaubaren chemischen und radioaktiven Verunreinigungen. In der Regel umfasst die Zone III das gesamte Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlagen.

Das Plangebiet grenzt nicht an ein Oberflächengewässer. Der Main ist in einer Entfernung von ca. 400 m vom Plangebiet entfernt das nächste Oberflächengewässer. Der nordwestliche Teil des Plangebietes, vor allem im Bereich der Marktstraße, befindet sich laut Hochwasserrisikomanagementpläne im Risikoüberschwemmungsgebiet des Mains bei einem HQ-100. Bei einem HQ-extrem (basierend auf einer Abflussmenge, die dem 1,3-fachen des HQ-100 entspricht) befindet sich das gesamte Plangebiet, mit Ausnahme eines Bereichs im Zentrum, wie die gesamte Innenstadt von Rüsselsheim im Überschwemmungsgebiet.

Bei der Sanierung und Neubau von Objekten sind bautechnische Maßnahmen vorzusehen, um den Eintrag von wassergefährdenden Stoffen bei Überschwemmungen zu verhindern.

Gemäß § 37 Abs. 4 HWG soll Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser von der Person, bei der es anfällt, verwertet werden, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen. Die Gemeinden können durch Satzung regeln, dass im Gemeindegebiet oder in Teilen davon Anlagen zum Sammeln oder Verwenden von Niederschlagswasser oder zum Verwenden von Grauwasser vorgeschrieben werden, um die Abwasseranlagen zu entlasten, Überschwemmungsgefahren zu vermeiden oder den Wasserhaushalt zu schonen.

Durch die Altlastensituation sind in Teilen des Plangebietes diese Voraussetzungen im Bestand nicht gegeben. Durch die geplante Sanierung ist davon auszugehen, dass die Voraussetzungen aber geschaffen werden könnten. Im weiteren Planverfahren ist zu klären, ob eine Versickerung von Niederschlagswasser erfolgen kann. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades im Bestand und auch zukünftig sind die Möglichkeiten zur Versickerung sehr begrenzt.

11.3.1.5 Denkmalschutzgesetz

Im Geltungsbereich sind viele Gebäude als Kulturdenkmale geschützt. Dabei handelt es sich um ein zusammenhängendes Ensemble von Einzelgebäuden entlang

der Marktstraße und der Weisenauer Straße. Weitere Gebäude tragen als prägende oder neutrale Elemente zum Gesamtensemble bei, sind jedoch nicht explizit denkmalgeschützt.

Bodendenkmale sind im Geltungsbereich nicht bekannt und aufgrund der intensiven Vornutzung nicht zu erwarten.

11.3.2 Übergeordnete Planungen und Fachpläne

11.3.2.1 Landesentwicklungsplan Hessen / Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RegFNP)

Die Stadt Rüsselsheim ist im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums ausgewiesen.

In der Hauptkarte des regionalen Flächennutzungsplans 2010 wird der überwiegende Teil des Plangebietes als gemischte Baufläche dargestellt. Als gemischte Bauflächen werden Bauflächen dargestellt, die dem Erhalt und der Entwicklung einer städtebaulichen Nutzungsmischung zwischen den Funktionen des Wohnens, gewerblicher Nutzungen und der Versorgung dienen, soweit sie miteinander verträglich sind oder sich nicht wesentlich stören.

Im regionalen Flächennutzungsplan 2010 werden darüber hinaus auch die bestehende Schienenfernverkehrsstrecke als Ausbaustrecke Schiene und ein Siedlungsbeschränkungsgebiet dargestellt.

Die Beikarte 2 / Regionaler Einzelhandel stellt den Versorgungskern sowie den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Rüsselsheim dar. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans grenzt östlich an den Versorgungskern an und ist selbst - bis auf den westlichen Randbereich und die südliche Teilfläche nördlich des Rugbyrings - Teil des zentralen Versorgungsbereichs. In diesem Bereich ist die Entwicklung großflächiger Einzelhandelsstandorte, wie das geplante „Motorworld“, möglich.

Gemäß Z 3.4.3-2 des regionalen Flächennutzungsplans ist die Ausweisung, Errichtung oder Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben nur in Ober- und Mittelzentren zulässig. Großflächige Einzelhandelsvorhaben müssen eine enge bauliche und funktionale Verbindung zu bestehenden Siedlungsgebieten aufweisen. Derartige Handelsbetriebe sind unter Berücksichtigung ihres Einflusses auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowie der Umweltverträglichkeit in das Siedlungsgebiet unter Erreichbarkeit mit einem für Größe und Einzugsbereich des Einzelhandelsvorhabens angemessenen ÖPNV zu integrieren. Von großflächigen Einzelhandelsvorhaben dürfen nach Art, Lage und Größe keine schädlichen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit von integrierten Geschäftszentren (zentralen Versorgungsbereichen) in der Gemeinde und in anderen Gemeinden sowie auf die verbrauchernahe Versorgung in der Gemeinde zu erwarten sein.

Die im regionalen Flächennutzungsplan genannten Voraussetzungen für die Schaffung eines Handelsstandortes sind hier erfüllt, da im Kontext der Entwicklungsperspektiven als auch auf Grund der Standorteigenschaften eine deutliche Verbesserung der gesamten innerstädtischen Situation und eine Aufwertung des Standortes Rüsselsheim zu erwarten sind. Auch sind keine schädlichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche anderer Gemeinden zu erwarten. Die Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist über S- und Regionalbahnhof gewährleistet.

Der Bebauungsplan, der den Bereich nördlich der Bahnanlage als Kerngebiet festsetzt, ist aus den genannten Gründen aus dem Regionalen Flächennutzungsplan entwickelbar und entspricht den Grundzügen der Planung.

11.3.2.2 Lärmaktionsplan Hessen

Im Lärmaktionsplan Hessen sind für die Stadt Rüsselsheim an den Straßen B 519, B 43, L 3040 und die B 486 Lärmkonflikte dargestellt. Hier liegen bereits im Bestand sehr hohe Lärmbeeinträchtigungen von 65-70 oder 70-75 dB(A) L_{DEN} vor. Keine der genannten Straßen grenzen an das Plangebiet an.

Verkehrszählungen haben gezeigt, dass der Anteil von Lkw und Lastzügen am Verkehrsaufkommen in Rüsselsheim mit teilweise über 10 % auffällig hoch ist. Ein Teil dieses Lkw-Verkehrs ist jedoch nicht zur Versorgung der Stadt bzw. ihrer Gewerbe- und Industriebetriebe erforderlich, sondern auf Ausweichverkehr von den Autobahnen A 67 und A 60 zurückzuführen. Im Rahmen der Luftreinhalteplanung soll ab dem 1. September 2015 eine Beschränkung der Lkw-Fahrten in Rüsselsheim auf die Lkw erfolgen, die Ziel oder Quelle in der Stadt Rüsselsheim haben. Die Maßnahme befindet sich derzeit in der Umsetzung.

Die Maßnahme erfolgt im Rahmen der Luftreinhalteplanung, wirkt sich jedoch auch positiv auf die Lärmsituation in den betroffenen Straßen aus. Je nach Anteil des Lkw-Verkehrs in den verschiedenen Straßenzügen fällt die erzielbare Minderung der Lärmbelastung unterschiedlich hoch aus.

11.3.2.3 Luftreinhalteplan

Die Luftqualität in Rüsselsheim ist in Bezug auf die EU-weit festgelegten Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe überwiegend als unkritisch anzusehen.

Probleme bereitet die am Rugbyring gemessene Überschreitung des Immissionsgrenzwerts von Stickstoffdioxid (NO₂). Mit knapp 44 µg/m³ NO₂ (2015) wird der Grenzwert zwar „nur“ um ca. 10 % überschritten, eine Gefahr für Gesundheitsbeeinträchtigungen ist jedoch nicht auszuschließen.

Daher wurde die Aufstellung eines Luftreinhalteplans erforderlich.

In Rüsselsheim wird die Luftqualität lediglich in Höhe des Rugbyrings 94 mittels NO₂-Passivsammler ermittelt. Somit steht nur ein Punkt zur Überprüfung der Modellrechnung zur Verfügung. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden nicht nur die Feinstaubgrenzwerte, sondern auch der Stickstoffdioxidgrenzwert in den meisten der untersuchten Straßen eingehalten. Die breit angelegten Straßen führen zum Vorteil der Bevölkerung zu einer besseren Durchlüftung, was eine Anreicherung von Emissionen erschwert und damit der Luftqualität zugutekommt. Das bedeutet, dass allein der städtische Verkehr für rd. 50 % der NO₂-Belastung in Rüsselsheim verantwortlich ist. Damit wird auch deutlich, dass Maßnahmen im Straßenverkehr das größte Einsparpotential bieten.

Wie die Verkehrszählungen darlegen, ist vor allem in auf den Zufahrtsstraßen die Verkehrsbelastung mit zum Teil über 30.000 Fahrzeugen pro Tag sehr hoch. Mit einem Lkw-Anteil von mehr als 10 % wie im Rugbyring, ist eine Immissionsgrenzwertüberschreitungen trotz der großen Straßenbreiten und der offenen Randbebauung auch ohne Messungen sehr wahrscheinlich.

Für den Verkehr wurden in Rüsselsheim verschiedene Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses, Förderung des Radverkehrs veranlasst. Energie soll durch Vorgaben zu Energiestandards bei Gebäudeneubau und -sanierung sowie durch Solaranlagen eingespart werden.

11.3.2.4 Landschaftsplanerisches Gutachten der Stadt Rüsselsheim

Das Landschaftsplanerische Gutachten der Stadt Rüsselsheim wurde 2001 erstellt. Schwerpunktmäßig befasst sich der Plan mit den Gemeindeflächen außerhalb der unmittelbaren Siedlungsbereiche.

Für die Siedlungsbereiche der Stadt Rüsselsheim wird folgendes Leitbild formuliert:

- geringst mögliche Belastung der Lebensbedingungen für Mensch, Pflanzen und Tiere durch Verminderung der Beeinträchtigung für alle Naturgüter unter besonderer Berücksichtigung klimatischer Belange, dem Schutz des Grundwassers, der Erhaltung und Entwicklung eines innerstädtischen Grün- und Freifächensystems und des Immissionsschutzes.

Daraus lassen sich folgende für das Plangebiet relevante Zielsetzungen ableiten:

- Erhöhung der Grünanteils vorrangig zur klimatischen Entlastung und Verbesserung der Erholungsfunktion,
- Vermeidung und Verminderung von Schadstoff-Emissionen,
- Entsiegelung von Flächen zur Verbesserung klimatischer und wasserhaushaltlicher Funktionen,
- Versickerung von Niederschlagswasser zur Entspannung der Grundwassersituation und zur Verringerung der klimatischen Belastung unter Berücksichtigung der vorhandenen Bodenbelastungen,
- Sanierung der Bodenbelastungen im Zuge von Baumaßnahmen.

Der Bebauungsplan ist nicht geeignet, die Ziele des landschaftsplanerischen Gutachtens umzusetzen. Die vorhandene hohe Versiegelung bleibt bestehen. Allerdings ist es sinnvoll, die bestehende denkmalgeschützte Bebauung einer neuen Nutzung zuzuführen, statt neue Flächen zu versiegeln. Ob das anfallende Niederschlagswasser versickern kann, wird im weiteren Verfahren geprüft.

11.4 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

11.4.1 Räumlicher Untersuchungsumfang, angewandte Untersuchungsmethodik

Der Untersuchungsgegenstand ist der Bebauungsplan „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ (Plangebiet) und die durch die Planung voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung von drei Kerngebietsteilflächen vor.

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen der geplanten Nutzungen auf den Haushalt werden Untersuchungsräume definiert. Die Untersuchungsräume richten sich nach den möglichen Umweltauswirkungen. Hauptkriterien für die Abgrenzung sind die Reichweiten der Auswirkungen der Planung (Wirkfaktoren) sowie die an das Plangebiet angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten.

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden, Kultur- und sonstige Sachgüter, Pflanzen und Tiere sowie Wasser erstrecken sich auf das Plangebiet selbst, da durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über das Plangebiet hinausgehenden Auswirkungen wahrscheinlich sind.

Die Schutzgüter Klima / Luft sowie die Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung umfassen neben dem Plangebiet die angrenzenden Wohnbereiche, da in diesen Bereichen klimatische und schalltechnische Auswirkungen z.B. durch zusätzlichen Verkehr möglich sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild umfasst neben dem Plangebiet die angrenzende Bebauung sowie den Marktplatz, da in diesen Bereichen Sichtbeziehungen zum Plangebiet bestehen.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter umfasst neben dem Plangebiet auch die direkt angrenzenden Baudenkmale.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild umfasst neben dem Teilgebiet selbst die angrenzenden Siedlungsbereiche, da in diesen Bereichen Sichtbeziehungen zum Plangebiet bestehen.

Zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung erfolgten 2008 im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Abstimmungen. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurde am 15.01.2008 eingeleitet. Der Naturschutzbeirat wurde am 20.02.2008 gesondert beteiligt. Die Behörden wurden aufgefordert sich zum Umfang und Detaillierungsgrad für die Ermittlung der Umweltbelange zu äußern. Die eingegangenen Hinweise wurden in die Bestandsanalyse eingearbeitet. Die Untersuchungstiefe wurde zudem in Abstimmung mit der UNB Stadt Rüsselsheim festgelegt. Daraufhin fanden im April 2008 faunistische Erhebungen und die Erfassung der Biotop- und Nutzungstypen statt. Die Erhebungen wurden auf der Grundlage der oben genannten Anforderungen im Dezember 2013 und im Oktober 2018 aktualisiert. Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen und Tiere wurde auf das nunmehr reduzierte Plangebiet verkleinert, da im Rahmen faunistischer Untersuchungen keine Wechselwirkungen mit dem Bahngelände festgestellt werden konnte.

11.4.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basiszenario)

Der Bebauungsplan „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Umnutzung zu schaffen.

Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten dargestellt.

11.4.2.1 Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

Bestand

Luftschadstoffe

Die lufthygienische Situation ist durch angrenzende Straßen vorbelastet. Dabei gehen von der örtlichen Erschließungsstraße (Weisenauer Straße) geringe Belastungen aus. Die Belastung durch Feinpartikel wie Ruß, einschließlich PM10, liegt im gesamten Stadtgebiet von Rüsselsheim deutlich unter den zulässigen Grenzwerten.

Elektromagnetische Felder

Hochspannungsleitungen sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Die den Geltungsbereich tangierende Bahntrasse verfügt über eine Bahnstromoberleitung (16,7 Hz), die nach 26. BImSchV zu bewerten ist. Eine verbindliche Abstandsregelung zu Orten, die nicht nur für vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, besteht nicht. Ab einem Abstand von mindestens 3 m ist eine Gefährdung der Gesundheit des Menschen durch die Bahnstromoberleitung (bei vorübergehendem Aufenthalt im Wirkungsbereich) nicht gegeben. Eine Beeinträchtigung der dauerhaften Aufenthaltsorte (Gebäude entlang der Bahntrasse) durch die Bahnstromoberleitung ist nicht gegeben.

Lärm

Relevante Geräuscheinwirkungen im Bestand gehen von der Weisenauer Straße, der einmündenden Ludwigstraße und der Bahnlinie Mainz-Frankfurt aus. Die weiteren Straßen sind aufgrund der geringen Verkehrsmengen von untergeordneter Bedeutung. Die aktuelle Nutzung des Areals wird überwiegend durch Büros und andere gewerbliche Dienstleistungen geprägt. Im Norden und Nordosten grenzen Kern- und Mischgebietsnutzung an. Die übrigen angrenzenden Flächennutzungen sind Bahnflächen sowie Gewerbe- und Industriegebiete.

Aufgrund der Lage im Siedlungsbeschränkungsgebiet (Ein- und Ausflugschneise des Flughafen Frankfurt/Main) beträgt der vom Flugverkehr verursachte äquivalente Dauerschallpegel tags >55- 60 dB(A) und >45 - 50 nachts.

Naherholung / Wohnumfeldqualität

Aufgrund der langjährigen industriell-gewerblichen Bestandsnutzung besitzt das Plangebiet keine Naherholungsfunktion für die im Umfeld des Gebietes lebende Bevölkerung. Lediglich die gärtnerisch gestaltete Freianlage im Bereich der Villa Martha hat eine geringe Bedeutung für die kurzzeitige Pausenerholung der im Gebiet Beschäftigten.

Das Plangebiet ist zu großen Teilen nicht für die Öffentlichkeit zugänglich und entfaltet als Exklave eine gewisse Barrierewirkung. Die erforderliche Umgehung des Gebiets ist mit teils erheblichen Umwegen verbunden.

Empfindlichkeit

Die Empfindlichkeit gegenüber einer verkehrsbedingten Zunahme der Luftschadstoffe ist gering, da die Vorbelastung gering ist.

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Lärmbelastung und einer Erhöhung der Verkehrsmengen, da empfindliche Wohnnutzungen unmittelbar angrenzen.

Für die Naherholung hat das Plangebiet im Bestand keine Funktion, so dass eine Empfindlichkeit nicht gegeben ist.

11.4.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt

Bestand

Pflanzen

Das Plangebiet ist im Bestand durch die langjährige industrielle und gewerbliche Nutzung geprägt. Das Plangebiet ist hochgradig versiegelt, enthält nur vereinzelte und meist isolierte Habitatstrukturen, die zudem vielfältigen Störungen durch Lärm, Schadstoffe und menschliche Aktivitäten ausgesetzt sind.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der Nutzung der Fläche ist das biotische Potenzial im Geltungsbereich gering. Die Biotoptypen der überbauten Flächen und Dachflächen sowie voll- oder teilversiegelte Verkehrs- und Freiflächen prägen den Bestand im Geltungsbereich. Diese nehmen ca. 96 % der Gesamtfläche ein. Die übrigen 4 % sind unversiegelte Flächen, teilweise gärtnerisch gestaltete Freianlagen und Anpflanzungen. Im Bestand dominieren naturferne Biotoptypen, die eine sehr geringe Lebensraumfunktion haben. Meist kleinflächig eingestreut kommen strukturarme Hecken und gärtnerische Anlagen vor, deren Bedeutung insgesamt gering ist. Die Freiflächen konzentrieren sich im Bereich der Villa Martha. Es handelt sich um gärtnerisch gestaltete Anlagen mit Anteilen von Zier- und Scherrasen sowie heimischen und nicht heimischen Gehölzen. Die Strauchpflanzungen sind überwiegend geschnittene Hecken aus Ziergehölzen wie Forsythie, Zwergmispel, Heckenkirsche und Hainbuche.

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs der „Satzung zum Schutz der Baum- und Grünbestände der Stadt Rüsselsheim“.

Im gesamten Gebiet befinden sich 49 Bäume und Großsträucher. 18 Bäume weisen einen Stammumfang von mindestens 100 cm auf. Insbesondere diese markanten Großbäume erfüllen auf der ansonsten strukturarmen Fläche wichtige ökologische Funktionen. Des Weiteren befinden sich auf der Fläche sieben mehrstämmige Bäume, bei denen die Summe der einzelnen Stämmlinge mehr als 100 cm beträgt.

Das Plangebiet hat insgesamt ein geringes Biotop- und Artenschutzpotenzial. Auf den überwiegenden Teil der versiegelten Fläche ist eine Ansiedlung von Pflanzen derzeit kaum möglich. In weniger stark genutzten Teilbereichen der teilversiegelten oder unversiegelten Verkehrsflächen, Stellplatzflächen oder Wege kommen störungsunempfindliche Pflasterfugen- und Trittpflanzenvegetationsgesellschaften vor.

Es kommen keine gesetzlich geschützten Biotope vor. Besonders geschützte oder streng geschützte Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht nachgewiesen.

Tiere

Die Lebensraumfunktion des Plangebietes ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades stark eingeschränkt. Die vorhandenen Habitatstrukturen im Geltungsbereich können nur wenigen Tieren einen geeigneten Lebensraum bieten. Auf der industriell genutzten Fläche ist die Ansiedlung von Arten möglich, die Nischen und Hohlräume an und in den Gebäuden aufsuchen, die ihren Lebensraum in Bäumen und Hecken haben können und die trockene und vegetationsarme Standorte bevorzugen. Es können Arten vorkommen, die relativ anspruchslos und störungsunempfindlich sind.

Die faunistischen Erfassungen konzentrieren sich auf Vögel und Fledermäuse (Trautner 2008, aktualisiert 2013/2014 und 2018).

Vögel

Im Rahmen der Aktualisierung (2018) der Bestandserfassung von 2008 konnten neun Vogelarten die im Geltungsbereich brüten im Geltungsbereich bestätigt werden. Es handelt sich überwiegend um Vogelarten, die häufig vorkommen. Von diesen sind Amsel, Ringeltaube, Bachstelze, Blaumeise, Girlitz, Hausrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise und Zilpzalp vertreten.

Alle vorkommenden Vogelarten sind besonders geschützt. Ein Vorkommen des Mäusebussards und des Schwarzmilans, die 2008 beim Überfliegen der Fläche beobachtet wurden, konnten 2018 nicht bestätigt werden. Der Horststandort liegt nicht im oder im näheren Umfeld des Geltungsbereiches.

Die nach der Roten Liste Hessen gefährdeten Mehlschwalben, Rauchschwalben und Türkentauben wurden bei der Erfassung 2008 beim Überfliegen des Geltungsbereichs beobachtet. Hinweise auf Bruten innerhalb des Geltungsbereichs wurden nicht gefunden. Bei der Aktualisierung der Erfassung konnten diese Arten nicht bestätigt werden.

Mit Girlitz und Haussperling brüten Vogelarten der Vorwarnliste der Roten Liste Hessen im Untersuchungsgebiet. Zudem sind in den Gebäuden Brutvorkommen von Mauerseglern möglich, konnten aber nicht festgestellt werden.

Horste für Greifvögel oder geeignete Baumhöhlen für Spechte wurden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht nachgewiesen. Der Wanderfalke, mit einem Brutnachweis im Opelturm (1,5 km westlich), nutzt das Plangebiet nur sporadisch als Nahrungsgast.

Fledermäuse

Für den Geltungsbereich konnte das Vorkommen von mindestens vier Fledermausarten belegt werden. Konkrete Hinweise auf ein Fledermausquartier ergaben sich nicht.

Jedoch ist die potenzielle Nutzbarkeit der zahlreichen Nischen und Spalten an Gebäuden und Altbäumen v. a. durch Zwergfledermäuse nicht auszuschließen.

Das Plangebiet hat Bedeutung als Jagdgebiet für Zwergfledermaus, Flughautfledermaus, Großer Abendsegler sowie Mückenfledermaus, dabei wurden regelmäßig genutzte Flugstraßen und Quartiere in der Nähe ausgeschlossen. Die Freifläche um

die Villa Martha mit ihren Bäumen und Sträuchern wurde häufiger genutzt als das übrige Gelände.

Sonstige Tierarten

Als Nebenbefunde der Kartierungen wurden Wildkaninchen, Eichhörnchen, Steinmarder und die wärmeliebenden Feuerwanzen im Plangebiet festgestellt.

Empfindlichkeit

Die im Gebiet vorkommende Vegetation ist von ökologisch geringem Wert und relativ schnell wieder herstellbar. Die Empfindlichkeit ist daher gering. Ausnahmen hiervon bilden ältere Bäume (und alte Fassadenbegrünung). Diese Vegetationsstrukturen sind nur mittel- bis langfristig ersetzbar. Die Empfindlichkeit ist hier hoch.

Aufgrund der relativ geringen Bedeutung des Gebiets als Lebensraum für Tiere ist von einer geringen Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen auszugehen.

11.4.2.3 Schutzgut Fläche

Die Bodenhorizonte im Plangebiet sind in der Vergangenheit mehrfach stark umgelagert, aufgefüllt und durch Versiegelung anthropogen überformt. Der Versiegelungsgrad im Plangebiet beträgt 96%. Es ist weitgehend von naturfernen Böden auszugehen.

Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit wird als gering bewertet, da es sich um überwiegend versiegelte Flächen im Plangebiet handelt.

11.4.2.4 Schutzgut Boden

Bestand

Die oberflächennahe Geologie im Untersuchungsbereich ist durch mächtige pleistozäne Ablagerungen des Mains gekennzeichnet, die eine Mächtigkeit von 8 bis 10 m u. GOK erreichen (URS 2007). In Schichtenverzeichnissen wird schluffiger Sand bis in eine Tiefe von ca. 3,5 bis 4 m u. GOK dokumentiert, gefolgt von Sanden und kieshaltigen Sandlagen. Die Ablagerungen aus dem Pleistozän werden von einer Abfolge mariner Tertiärsedimenten unterlagert, die aus Ton, Schluff, Mergel und sporadisch eingestreuten Kalksteinformationen aufgebaut sind.

Am Standort (Geltungsbereich) existiert eine bis zu 4 m mächtige Füllmaterialschicht. Das Füllmaterial besteht aus einem überwiegend sandigen Substrat mit Anteilen von Bauschutt, Schlacken und Asche. Insbesondere die Schlackenfragmente und Aschenbestandteile stammen vermutlich aus Schutt, der beim Brand des Fabrikgeländes im Jahr 1911 angefallen war.

Die ursprünglichen Bodenverhältnisse vor der großflächigen Bebauung des Gebietes (etwa 1860er bis 1890er Jahre) sind nicht bekannt. Natürlich gewachsener Boden ist im Gebiet aufgrund der langjährigen industriellen Nutzung nicht mehr vorhanden.

Der Boden ist in der Vergangenheit mehrfach und stark durch Umlagerung, Auffüllung und Versiegelung anthropogen überformt worden. Das Plangebiet ist hochgradig versiegelt. Der Anteil überbauter Flächen beträgt etwa 61 %, der Anteil der versiegelten oder teilversiegelten Verkehrs- und Freianlagen beträgt etwa 35 % von der Gesamtfläche. Der Versiegelungsgrad insgesamt beträgt 96 %. Die übrigen 4 % sind unversiegelte, oft kleinflächige und verstreute Freiflächen. Größere zusammenhängende unversiegelte Bereiche finden sich um die Villa Martha im südwestlichen Bereich.

Altlasten

In den Opelwerken wurden vor allem Kraftfahrzeuge und Zubehörteile gefertigt. Diese Produktion beinhaltet die Verarbeitung oder den Umgang mit boden- und wassergefährdenden Stoffen (z. B. Mineralöle, Schwermetalle, Farben und Lacke). Im Geltungsbereich wurden 38 altlastenverdächtige Flächen identifiziert, die fast alle auf die historische Standortnutzung zurückzuführen sind. In 25 Fällen konnte der Altlastenverdacht ausgeräumt werden. In zwei Fällen laufen derzeit Sanierungsmaßnahmen der Altlasten. In den übrigen Fällen wurde der Altlastenverdacht bestätigt, die Verunreinigungen sind jedoch von geringem Ausmaß so dass hier weitere Erkundungen oder Sanierungsmaßnahmen zunächst nicht erforderlich sind.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der Belastung des Bodens mit Fremdbestandteilen (stellenweise Schadstoffe) sind die bodenabhängigen Funktionen (Abflussregulation, Filter- und Pufferfunktion, Grundwasserneubildung, Lebensraumfunktion) nicht oder nur sehr stark eingeschränkt vorhanden. Lediglich den großflächigeren unversiegelten Bereich im Bereich der Villa Martha ist eine gewisse Bedeutung für das Schutzgut Boden beizumessen. Es handelt sich um Restflächen der ehemaligen Gartenanlage mit nur mäßig veränderten Böden.

Kampfmittel

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Eine präventive Untersuchung vor baulichen Maßnahmen ist im Interesse des Bauherrn und nicht Gegenstand der Festsetzungen.

Empfindlichkeit

Eine Empfindlichkeit der Böden gegenüber Bebauung, Versiegelung oder Verdichtung wird aufgrund der Vorbelastung und intensiven Nutzung sowie lokaler Schadstoffbelastung als gering bewertet. Im Bereich der zusammenhängenden unversiegelten Freifläche in Bereich der Villa Martha besteht eine mittlere Veränderungsempfindlichkeit.

11.4.2.5 Schutzgut Wasser

Bestand

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine oberirdischen Fließ- oder Standgewässer vorhanden. Der Main, der ca. 400 m nördlich verläuft, ist das nächstgelegene Gewässer. Er fließt in westlicher Richtung und mündet nach ca. 7 km in den Rhein. Der gesamte Geltungsbereich liegt im Risikoüberschwemmungsgebiet der beiden Flüsse. Hier ist bei allen Nutzungsentscheidungen zu berücksichtigen, dass extreme Hochwasserereignisse zu erheblichen Schäden für Menschen, Vermögenswerte und Umwelt führen können.

Das Grundwasser des oberen Grundwasserleiters fließt vom Main ausgehend in südlicher Richtung (URS 2007). Das Grundwasser bewegt sich dabei in unverfestigten Pleistozänsedimenten. Die hydraulische Durchlässigkeit dieser Schicht wird mit 1×10^{-3} bis 5×10^{-4} m/s angegeben. Etwa 3,5 km vom Geltungsbereich entfernt befinden sich die Brunnen des Wasserwerks „Hof Schönau“.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet. An die südlich des Plangebiets liegende Bahnanlage grenzt die Schutzzone III A des Trinkwasserschutzgebietes „Hof Schönau, Stw Mainz“ an.

Der Grundwasserstand liegt im Mittel bei ca. 5,5 m unter GOK und unterliegt Schwankungen, die im Wesentlichen durch das Grundwasserregime des Mains beeinflusst werden. Die sandigen Deckschichten (teilweise Füllboden) im Plangebiet

bieten nur einen geringen bis mittleren Schutz gegenüber Grundwasserverschmutzungen.

Lokal wird Grundwasserstand und -fließrichtung durch die Maßnahmen zur Altlastensanierung beeinflusst. Im Keller des Gebäudes A9 befindet sich ein Sanierungsbrunnen, der einen Absenktrichter bildet. Das Grundwasser großer Teile des Geltungsbereiches fließt diesem Brunnen zu. Der Brunnen dient der Abschöpfung einer auf dem Grundwasser aufschwimmenden Ölphase und der Vermeidung einer Verfrachtung des MKW- und PAK-belasteten Grundwassers. Eine Altlastenfläche um das abgerissene Gebäude B25 wurde mit Dichtwänden, die bis in die grundwasserstauende Tonschicht reichen, von der Umgebung isoliert. Das Wasser innerhalb des umschlossenen Bereiches wird entnommen, so dass keine Belastung nach außen dringen kann. Die Isolierung der Fläche wirkt sich nur sehr kleinräumig auf die Grundwasserfließrichtung aus.

Der Wasserhaushalt wurde mit der Errichtung der Industrieanlage stark gestört. Betroffen hiervon sind vor allem die Grundwasserneubildung und die Abflussregulation. Die hohe Versiegelung der Flächen führt zu einem Anstieg des Oberflächenabflusses und im Gegenzug zu einer Reduzierung der Bodeninfiltration und der Verdunstung. Ein hoher Anteil des Niederschlags gelangt somit unmittelbar in die Vorflut. Da kaum Wasser in den Boden eindringen kann, sinkt die Grundwasserneubildungsrate.

Im Laufe der Nutzung kam es zu einer Anreicherung der Böden mit Schadstoffen, einerseits durch Beimischungen im Füllboden andererseits durch Kontaminationen im Verlauf des Produktionsprozesses. Seit 1985 laufen auf dem Gelände Maßnahmen zur Sanierung von schädlichen Bodenveränderungen. Da die Schutzwirkung der Deckschichten nur gering bis mittel ist, bekommt die hohe Flächenversiegelung eine besondere Grundwasserschutzfunktion. Unter versiegelten Flächen ist die Mobilität von grundwassergefährdenden Schadstoffen gering, da diese nicht von einsickerndem Wasser verlagert werden können.

Empfindlichkeit

Die Empfindlichkeit des Schutzguts Wasser (hier insbesondere die Abflussregulation und die Grundwasserneubildung) gegenüber Veränderungen ist im Plangebiet als gering zu bewerten. Der Wasserhaushalt ist wegen der Vornutzung des Gebietes bereits erheblich gestört.

Eine Empfindlichkeit besteht gegenüber Grundwasserverschmutzung aufgrund der vorhandenen Bodenbelastungen. Der Rückbau von Gebäuden und die Entsigelung von Flächen können zu einer Mobilisierung von grundwassergefährdenden Stoffen führen.

Aufgrund der Lage im Risikoüberschwemmungsgebiet besteht eine gewisse Empfindlichkeit des Oberflächenwassers gegenüber Verschmutzung durch ausgeschwemmte Schadstoffe aus dem Plangebiet.

11.4.2.6 Schutzgut Klima / Luft

Bestand

Der Rüsselsheimer Raum liegt im Bereich maritimen, gemäßigten Großklimas mit vorherrschenden Westwetterlagen. Das Stadtgebiet von Rüsselsheim weist ein sehr mildes Klima auf, das noch als Grenzklima für Erwerbsweibau gilt. Wegen der umgebenden Mittelgebirge ist die Untermainebene durch niedrige Windgeschwindigkeiten, relativ hohe Lufttemperaturen und geringe Niederschläge gekennzeichnet.

Bei den häufigen windschwachen Wetterlagen treten (besonders im Herbst und im Winter) Inversionen auf, bei denen der vertikale Luftaustausch verhindert wird. Dies

kann zur Anreicherung von Schadstoffen in der Luft führen und damit den lufthygienischen Zustand verschlechtern.

Das Untersuchungsgebiet weist ein charakteristisches Kleinklima von Gewerbe- und Industrieflächen auf, das vor allem durch Überwärmung aufgrund der hohen Versiegelung und fehlender Verdunstung geprägt ist. Strukturen, die durch Beschattung und Verdunstung kühlend wirken, sind im Geltungsbereich nur in geringem Maße vorhanden. Die fast vollständige Bebauung der Fläche verhindert zudem den Luftaustausch mit den umgebenden Stadtgebieten. Luftschadstoffe werden durch die derzeitige Nutzung im Plangebiet kaum oder nur in geringem Maße freigesetzt. Eine stärkere Belastung geht vom Straßenverkehr der umliegenden Straßen aus.

Empfindlichkeit

Die Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen ist aufgrund der lufthygienisch und klimatisch vorbelasteten Situation als gering einzuschätzen. Der Luftaustausch mit der Umgebung ist bereits weitgehend behindert, das Gelände durch die hohe Versiegelung stark überwärmt. Die wenigen vorhandenen Grünflächen und größeren Einzelbäume wirken geringfügig ausgleichend auf die lokalklimatischen Verhältnisse.

11.4.2.7 Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild

Bestand

Das Plangebiet ist durch mehrgeschossige Gebäude, großflächige Stellplatzflächen, Erschließungsstraßen und kleinteilige Grünflächen geprägt.

Im Gebiet sind keine übergeordneten Sichtbeziehungen vorhanden. Die gestalterische Bedeutung der Fläche ist, abgesehen von einigen wertvollen Großbäumen, gering. Die alten Industriebauten besitzen als Zeugnisse der Rüsselsheimer Stadtgeschichte einen hohen kulturhistorischen und ästhetischen Wert, vor allem die äußeren Gebäude und das ehemalige Haupttor des Opel-Werkes am Bahnhofsvorplatz.

Empfindlichkeit

Das Bild der Landschaft ist von den Industrie- und Gewerbebauten weitgehend überprägt. Diese sind als Zeugnisse der Stadtgeschichte wertvoll. Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Nutzungsaufgabe und damit einhergehendem Verfall historischer Bausubstanz, gegenüber Abriss prägender Elemente des Gesamtensembles. Die Empfindlichkeit gegenüber Verlust prägender Großbäume wird als hoch eingestuft.

11.4.3 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestand

Ein Großteil der alten Fabrikgebäude sind nach dem Hessischen Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale geschützte Bauwerke. Diese sind als Zeugnisse der Industrie- und Stadtgeschichte zu erhalten. Als Kulturdenkmale sind vor allem die äußeren Gebäude mit dem Opel-Tor am Bahnhofsvorplatz und einige der inneren Gebäude geschützt. Für die übrigen Gebäude bestehen abgestufte Schutznotwendigkeiten.

Die Villa Martha und der benachbarte Hochbunker sind nicht denkmalgeschützt, jedoch für sich Zeugnisse der Firmengeschichte oder historischer Ereignisse.

Die Freianlage um die Villa Martha ist Teil des ehemaligen Parks des Anwesens der Familie Opel, als diese noch neben ihrer Fabrik residierte. Die Anlage ist jedoch nicht mehr historisch erhalten und stark überformt. Die ehemalige Parkanlage ist

kein Gartendenkmal, die Anlage ist vor dem Hintergrund der Unternehmensgeschichte erhaltenswert.

Empfindlichkeit

Die Kultur- und Sachgüter besitzen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsaufgabe (Verfall) und gegenüber Nutzungsänderungen, die mit dem Abriss oder wesentlichen Umgestaltungen verbunden sind.

11.4.4 Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bleibt das Plangebiet in seiner heutigen Form mit der vorhandenen Nutzung erhalten, ist ein Fortbestand der festgestellten funktionalen Defizite aller Schutzgüter (mit Ausnahme der Kultur- und Sachgüter) zu prognostizieren. Die Innenstadtlage, die ausgeübte Nutzung und die Flächennutzung der angrenzenden Gebiete lassen auch künftig keine wesentlichen Verbesserungen der landschaftlichen Funktionen und Potenziale erwarten.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die denkmalgeschützte Bausubstanz nicht zerstört werden. Bereits heute stehen jedoch Teile der denkmalgeschützten Bausubstanz leer. Eine Gefährdung geht auch ohne Planung von einer weiteren Aufgabe der Nutzung und dem damit einhergehenden Verfall der Bausubstanz aus.

Bei Nicht-Durchführung des Bauvorhabens könnten die wenigen positiven Funktionen und Potenziale vollständig erhalten werden. Dies sind z. B. die vorhandenen Biotopstrukturen und Lebensstätten. Diese weisen jedoch nur eine eingeschränkte Bedeutung für das Schutzgut „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“ auf und haben unter den gegebenen Bedingungen kaum Entwicklungspotenzial oder keinen Bestandsschutz. So unterliegen die Bäume auf dem Opel-Werksengelände nicht der Baumschutzsatzung der Stadt Rüsselsheim, eine ersatzlose Fällung des Baumbestandes ist jederzeit möglich. Erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund des zusätzlichen Verkehrs würden unterbleiben.

11.4.5 Prognose der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt sowie auf Natur und Landschaft geprüft werden.

Das Plangebiet weist eine Größe von rund 6,6 ha auf. Im Plangebiet sollen drei Kerngebietsteilflächen und ein Mischgebiet festgesetzt werden. Damit werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Mischung aus Bürostandorten, Einzelhandelsangeboten, Gastronomie, Freizeitnutzungen (kulturelle Angebote) und Wohnen im Bereich der entstehenden Motorworld geschaffen. Die zulässige Grundfläche wird zeichnerisch festgesetzt.

11.4.5.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen

Luftschadstoffe

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Durch die geplanten Nutzungen des Kerngebiets ist von einer Reduzierung der derzeit möglichen Schadstoffemissionen in dem Industriegebiet auszugehen.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Luftqualität in Rüsselsheim ist in Bezug auf die EU-weit festgelegten Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe überwiegend als unkritisch anzusehen.

Bei Feinstaub, der als ein Indikator für verkehrsbedingte Schadstoffbelastung herangezogen werden kann, überschritt der Rubyring südlich des Plangebietes die Immissionsgrenzwerte von Stickstoffdioxid (NO₂) mit knapp 44 µg/m³ NO₂ (2015) um ca. 10% der zugelassenen Grenzwerte.

Baubedingte erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Lärm

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Verkehrslärm

Betriebsbedingt wird durch das Kerngebiet zusätzlicher Verkehr erzeugt. Die höchste Verkehrslärmbelastung tritt im Nahbereich entlang der Weisenauer Straße und im Süden entlang der Bahnlinie Mainz-Frankfurt auf. An den der Straße zugewandten Seiten der geplanten Wohn- und Bürogebäude treten Beurteilungspegel von bis zu 68/58 dB(A) Tag/Nacht (IO 4, Weisenauer Straße) auf. Somit werden dort die Orientierungswerte für Mischgebiete um bis zu 8 dB(A) tags und nachts überschritten. An der Südfassade in Richtung Bahnlinie treten die höchsten Belastungen bis in die obersten Geschosse mit Beurteilungspegeln bis zu 72/69 dB(A) Tag/Nacht auf (IO 1). Somit werden auch dort die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete um bis zu 12 dB(A) tags und 19 dB(A) nachts überschritten.

Auch im Inneren des Planvorhabens werden an den Fassaden, die direkt an der inneren Erschließungsstraße gegenüber der Öffnung zur Bahnlinie hin liegen (IO 7 und IO 8), Beurteilungspegel von bis zu 62/58 dB(A) Tag/Nacht erreicht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden um bis zu 2 dB(A) tags und 8 dB(A) nachts überschritten.

Die Überschreitungen erfordern passive Schallschutzmaßnahmen zur Grundrissanordnung, besondere Fensterkonstruktionen sowie Vorgaben zur Anordnung der Nutzungen. Entlang der Weisenauer Straße, der Marktstraße und im Inneren des Plangebietes an der lärmintensiven Seite sind daher Nicht-Wohnnutzungen anzuordnen oder zulässige Wohnungen mit den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen einer Wohnung auf die lärmabgewandte Südfassade zu orientieren. Sofern dies nicht möglich ist, sind Schallschutzfenster zu verwenden. Entlang der Bahn sollen Wohnungen generell ausgeschlossen werden.

Der durch das Plangebiet verursachte Erschließungsverkehr erfolgt über die Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Dabei werden die höchsten Veränderungen der Verkehrslärmbelastung an der Ludwigstraße 23 von tags +2,0 und nachts +2,7 dB(A) erreicht. An der Weisenauer Straße 21 liegen die Veränderungen bei +2,1 tags und +1,7 dB(A) nachts. Die Erhöhung wurde seitens des Fachgutachters als relevant bewertet (Möhler + Partner Ingenieure AG). Damit ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen.

Gewerbelärm

Für das Plangebiet wurde auch der Gewerbelärm ermittelt. Die höchste Gewerbelärmbelastung treten im Süden und Südwesten in der Nachbarschaft zum Opelwerk und den Flächen südlich der Bahnlinie auf. Hier betragen die Beurteilungspegel bis zu 54 dB(A) tags und nachts. Tagsüber werden im gesamten Plangebiet die Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch von außen einwirkende Gewerbegeräusche eingehalten, nachts treten jedoch Überschreitungen an den südlichen und südwestlichen Baugrenzen auf.

Aus den Verkehrslärmeinwirkungen von der Bahnlinie ergibt sich bereits, dass entlang der südlichen Baugrenze an der Bahnlinie keine Aufenthaltsräume von Wohnungen angeordnet werden sollen. Dieses Erfordernis ergibt sich auch aus dem Gewerbelärm.

Im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus im südlichen Teilbereich ergeben sich Lärmkonflikte, denen mit Grundrissorientierungen oder Schallschutzvorbauten an den entsprechenden Fassaden begegnet wird. Auch durch den Bau einer Event-Halle und der Anlieferung des Nahverkehrs kann es zu Lärmkonflikten kommen, die bei der planerischen Umsetzung im konkreten Fall zu bewältigen sind.

Baubedingte erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Naherholung / Wohnumfeldqualität

Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Anlagebedingt ist von einer Verbesserung der Verbindungsfunktion auszugehen. Dies liegt vor allem darin begründet, dass die Fläche für die Allgemeinheit zugänglich gemacht wird.

Weitere Emissionen durch Wärme, Strahlung und Licht auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten.

11.4.5.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Bebauungsplan bereitet anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen vor. Die wenigen wertgebenden Biotoptypen gehen zwar fast vollständig verloren. Die flächenhaften Biotoptypen sind in der Regel von einem begrenzten ökologischen Wert und relativ kurzfristig wiederherstellbar. Aus diesen Gründen ist von einer geringen Beeinträchtigung auszugehen.

Der Baumbestand im Plangebiet hat in dem stark verdichteten Innenstadtbereich eine hohe Bedeutung vor allem für Vögel. Von den 49 Bäumen im Geltungsbereich werden sieben durch Festsetzung im Bebauungsplan gesichert.

Der Verlust von Habitatstrukturen (Bäume, Sträucher, kleinräumige Gehölzpflanzungen, Nischen in Gebäuden, Baumhöhlungen) betrifft alle im Geltungsbereich vorkommenden Tierarten. Die betroffenen Biotopstrukturen haben aufgrund ihrer Ausprägung und der Vorbelastungen nur eine geringe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Die Bedeutung des Plangebietes als Lebensraum sowie auch als Jagdgebiet für Fledermäuse wird durch den Verlust der wenigen Freiflächen weiter reduziert. Dies ist als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Betriebsbedingt ist mit einer Zunahme von Störquellen, insbesondere Lärm, Besucherverkehr und Lichtemission, zu rechnen, die eine stärkere Frequentierung des Gebietes durch Besucher mit sich bringt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Arten, die bisher im Geltungsbereich leben, ausreichend störungsunempfindlich sind und diesen nach Fertigstellung wieder besiedeln können.

Während der Bauphase sind erhebliche Störungen durch Lärm und durch Bauaktivitäten zu erwarten. Diese haben jedoch nur geringe Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, da anlagebedingt Habitatstrukturen weitgehend entfernt werden. Die Eignung als Nahrungs- und Jagdhabitat ist während der Bauzeit stark eingeschränkt. Störungen der Brutvogelarten während der Fortpflanzungszeit können bei Durchführung von Rodungsarbeiten außerhalb der Brutzeit vermieden werden. Die zu erhaltenden Einzelbäume sind entsprechend den einschlägigen Vorschriften gegenüber Schäden und Beeinträchtigungen zu sichern.

11.4.5.3 Auswirkungen auf den Flächenverbrauch

Das Plangebiet stellt sich im Bestand überwiegend als versiegelte, bereits bebaute Fläche dar. Durch die Planung werden anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen auf den Flächenverbrauch vorbereitet.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind für dieses Schutzgut nicht zu erwarten.

11.4.5.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Der Anteil bebauter oder versiegelter Flächen im Geltungsbereich ist mit ca. 96 % im Bestand bereits sehr hoch. Natürlich gewachsener Boden ist nicht mehr vorhanden, teilweise mächtige Aufschüttungen sind für das Gebiet prägend. Unversiegelte Bereiche sind oft kleinflächig und verstreut. Im Bereich der Villa Martha kommt unversiegelter Boden noch großflächiger vor. Die zulässige Versiegelung kann entsprechend § 17 der Baunutzungsverordnung im Kerngebiet 1,0 betragen. Hier gehen lediglich sehr kleinflächige unversiegelte Bereiche verloren. Aufgrund des bereits bestehenden hohen Versiegelungsgrades im Plangebiet ist die zusätzliche Beeinträchtigung von Böden durch Neuversiegelung im Kerngebiet nicht erheblich.

Im Geltungsbereich sind zwei Altlastenflächen bekannt. Die Altlast Gebäude B25 wurde durch Isolierung gesichert, die Altlast bei Gebäude A9 wird durch Abpumpen von Grundwasser derzeit saniert. Es ist sicherzustellen, dass die Maßnahmen weiterhin wirksam bleiben. Durch die Umnutzung des Industriegebietes wird die Gefahr von Bodenverunreinigungen durch Produktionsprozesse oder Havarien generell gesenkt.

Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen aus Kfz-Abgasen und Einzelfeuerstätten in den Boden wird sich kaum von der Belastung vergleichbarer innerstädtischer Standorte unterscheiden. Durch die Erhöhung des Kfz-Verkehrs innerhalb des Geltungsbereichs ist eine geringfügige Zunahme im Vergleich zum Bestand anzunehmen. Eine potenzielle Gefahr von Schadstoffeinträgen durch Havarien besteht durch zulässige autoaffine Gewerbebetriebe (z. B. Lackiererei).

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens sind unerheblich.

Baubedingte Abgrabungen und Umlagerungen von Bodensubstraten stellen für die stark anthropogen überformte Böden (versiegelt, Auffüllungen etc.) keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Die belasteten Böden sind fachgerecht zu sanieren oder zu entsorgen.

11.4.5.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Anlagebedingt werden für das Schutzgut Wasser durch die Planung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts vorbereitet. Das Plangebiet ist im Bestand bereits hochgradig versiegelt, so dass durch die Planung und die vorgesehene Neuversiegelung keine wesentliche Verschlechterung vorbereitet wird.

Beim Neubau von Gebäuden mit mehreren Kellergeschossen sind ggf. zeitlich und lokal begrenzte Grundwasserhaltungen notwendig. Die Auswirkung auf den bereits durch Wasserentnahmen beeinflussten Grundwasserstand ist nicht erheblich. Altbäume im Einflussbereich der Wasserentnahmen sind in Trockenperioden durchdringend zu wässern, um Schäden zu vermeiden.

Im Bestand erfolgt keine Versickerung der Niederschläge. Eine Versickerung von Niederschlägen ist nur zulässig, wenn keine Gefährdung des Grundwassers durch Schadstoffverfrachtung aus kontaminierten Bodenbereichen zu besorgen ist und die Wirksamkeit auf dem Geländebertiebene Altlastensanierungen nicht beeinträchtigt wird. Der Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser ist im weiteren Verfahren zu klären. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades sind die Möglichkeiten zur Versickerung sehr begrenzt.

Bau- oder betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Der Geltungsbereich liegt im Risiko-Überschwemmungsgebiet des Mains / Rheins. Bei Sanierung und Neubau von Objekten sind bautechnische Maßnahmen vorzusehen, um den Eintrag von wassergefährdenden Stoffen bei Überschwemmungen zu verhindern.

Der Sanierungsbrunnen im Bereich des Altwerkes ist weiter zu betreiben, so dass die Gefahr der Ausbreitung der aufschwimmenden Ölphase (Gebäude A9) verhindert wird.

Betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser sind nicht zu erwarten, so dass sich im Vergleich zum Bestand nichts wesentlich ändert. Der derzeit ungünstige Zustand wird nicht verbessert.

Die laufenden Sanierungsmaßnahmen im Bereich des Gebäudes A9 müssen gegebenenfalls baubedingt modifiziert und weiterhin betrieben werden.

11.4.5.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Das Plangebiet ist durch den hohen Versiegelungsgrad bereits ein klimatisch vorbelasteter Bereich. Durch den anlagebedingten Verlust von Einzelbäumen und Freiflächen gehen Strukturen verloren, die eine begrenzte klimatische Ausgleichswirkung besitzen. Der Verlust dieser Strukturen stellt eine geringe Beeinträchtigung der lokalklimatischen Gesamtsituation dar. Die Planung sieht die Entwicklung von mindestens 1.100 m² Freiflächen vor, so dass ein Teil der Beeinträchtigungen reduziert werden kann.

In Hinblick auf den Klimawandel und die steigende Hitzebelastung in der Stadt wirkt sich die Planung durch den anlagebedingten Verlust von Bäumen und Freiflächen nicht erheblich aus, da sehr wenig Vegetation im Bestand vorhanden ist.

Betriebsbedingte erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/ Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels sind nicht zu erwarten.

Während der Bauphase kann es zu einer erhöhten Staubbelastung der Luft kommen, die durch Vermeidungsmaßnahmen gering zu halten ist. Klimatische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Baubedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes sind nicht nachhaltig und nicht erheblich.

11.4.5.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild

Der überwiegende Teil der ortsbildprägenden Bausubstanz bleibt weitgehend unverändert in den bestehenden Proportionen und der Verteilung erhalten, insbesondere die Ansicht vom Bahnhofplatz mit dem historischen Eingangstor. Eine anlagebedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist nicht gegeben.

Innerhalb des Geltungsbereiches werden sieben erhaltenswerte Großbäume festgesetzt. Diese befinden sich im Bereich der Freianlagen im Südwesten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild sind nicht zu erwarten.

Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht erheblich.

11.4.5.8 Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes

Der Geltungsbereich liegt weder in Schutzgebieten im Sinne der §§ 22 BNatSchG noch in oder in der Nähe von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete). Erhaltungsziele und der Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten sind durch die Planung nicht betroffen.

11.4.5.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Die als Zeugnisse der industriellen Entwicklung denkmalgeschützten Gebäude werden großteils in die Planung einbezogen. Die Änderung der Nutzung und der damit

verbundene Umbau der denkmalgeschützten Bauten stellt im Plangebiet keine erhebliche Beeinträchtigung dieses Kulturgutes dar. Im Gesamtbereich bleibt der Charakter des historischen Werksgeländes städtebaulich weitestgehend gewahrt und wird durch Neubauten ergänzt.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten.

Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht erheblich.

11.4.5.10 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nach sich ziehen wird. Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen wie Vegetationserhalt u.a. werden hierbei bereits berücksichtigt.

Die Schutzgüter stehen untereinander in einem Wirkungszusammenhang. Zum Beispiel führt eine Versiegelung bisher unversiegelter Böden zu einem Verlust natürlicher Bodenfunktionen wie der Fähigkeit zur Filterung, Pufferung und Umwandlung von Schadstoffen und zu einem Verlust von Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Der Vegetationsverlust führt zu einem Lebensraumverlust für Tiere sowie zu einem Verlust Staub bindender Strukturen.

Die einzelnen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen im Plangebiet jedoch nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken. Es liegen daher keine erheblichen Beeinträchtigungen bezogen auf Wechselwirkungen für die Planung vor.

Weitere Vorhaben mit umweltrelevanten Auswirkungen sind im Wirkungsbereich des Bebauungsplangebietes "Motorworld Manufaktur Rüsselsheim" nicht bekannt, so dass keine kumulativen Wirkungen zu erwarten sind.

11.4.5.11 Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern

Zur Vermeidung von Emissionen sind während der Bauphase unnötige Betriebsfahrten und Maschinenleerläufe zu vermeiden. Der Einsatz Treibstoff sparender, lärmärmer und schadstoffreduzierter Baumaschinen und Fahrzeuge wird empfohlen.

Durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben werden zusätzliche Abfälle und Abwässer erzeugt. Es wird davon ausgegangen, dass ein ordnungsgemäßer Umgang erfolgt. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

11.4.5.12 Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Die Verwendung von erneuerbaren Energien ist nicht Gegenstand der Planung. Es werden die gültigen Vorgaben zu Energiestandards zu Grunde gelegt.

11.4.5.13 Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der verursachung von Belästigungen

Gegenstand der Planung ist die Umnutzung des zentrumnahen Werksstandortes Adam Opel AG. Emissionen in Form von Schadstoffen sind durch den zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr möglich. Es wurde eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Die geplante Nutzung bereitet keine Auswirkungen durch Strahlung oder Erschütterung vor. Lichtemissionen können durch Beleuchtung entstehen. Hier sind erhebliche Auswirkungen auf die umliegende Wohnbebauung zu vermeiden.

11.4.5.14 Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt

Die Seveso-Richtlinie und die Störfallrichtlinie sind unmittelbar geltendes Recht. Sie betreffen das Anlagenrecht. Die Planung ermöglicht nicht die Ansiedlung von Betrieben, die Störfälle verursachen können. Das Risiko für schwere Unfälle wird als gering eingeschätzt. Der Geltungsbereich liegt im Risiko-Überschwemmungsgebiet des Mains / Rheins. Bei der Sanierung und Neubau von Objekten sind bautechnische Maßnahmen vorzusehen, um den Eintrag von wassergefährdenden Stoffen bei Überschwemmungen zu verhindern.

Der Sanierungsbrunnen im Bereich des Altwerkes ist weiter zu betreiben, so dass die Gefahr der Ausbreitung der aufschwimmenden Ölphase (Gebäude A9) verhindert wird.

11.4.5.15 Auswirkungen infolge der eingesetzten Techniken und Stoffe

In der Bebauungsplanung gibt es keine Ermächtigungsgrundlage zur Festsetzung bestimmter Baumaterialien. Es wird davon ausgegangen, dass die umweltbezogenen Vorschriften zur Verwendung von Baustoffen eingehalten werden. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten

11.4.5.16 Erheblichkeit der Auswirkungen

Die zusammenfassende Bewertung der Erheblichkeit ist folgender Tabelle zu entnehmen:

| Gegenstand Umweltprüfung | Bewertungskriterien | Bewertung der Erheblichkeit |
|--|--|--------------------------------|
| Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen | Auswirkungen auf Erholungssituation Auswirkungen durch Verkehr Auswirkungen durch Emissionen von Schadstoffen, Erschütterung, Licht, Wärme, Strahlung | + |
| Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt | Auswirkungen auf Lebensraumfunktion Auswirkungen auf den Biotopverbund Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes | - |
| Fläche | Auswirkungen auf den Flächenverbrauch | - |
| Boden | Auswirkungen auf natürliche Bodenfunktionen | - |
| Wasser | Auswirkungen auf lokalen Wasserhaushalt Gewässerbelastung durch anthropogen induzierten Oberflächenabfluss | - |
| Klima/ Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels | Auswirkungen auf klimawirksame Strukturen Auswirkungen auf Luftaustausch Auswirkungen auf den Klimawandel und die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels | - |
| Landschaftsbild/ Ortsbild | Auswirkungen auf Landschaftsbild Auswirkungen auf Sichtbeziehungen | - |
| Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck von Natura 2000 | Lage in räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu einem Schutzgebiet | - |

| Gegenstand Umweltprüfung | Bewertungskriterien | Bewertung der Erheblichkeit |
|---|--|--------------------------------|
| Gebieten sowie sonstige naturschutzrechtliche Schutzgebiete und –objekte | | |
| Kultur- und sonstige Sach- güter | Auswirkung auf Erscheinungsbild von Denkmälern Umweltbezogene Auswirkungen auf Sachgüter | - |
| Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Ku- mulierung mit den Auswir- kungen von Vorhaben be- nachbarter Plangebiete | Potenzierende Wirkungen | - |
| Vermeidung von Emissio- nen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern | Emissionen, Abfälle und Abwässer | - |
| Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsa- me und effiziente Nutzung von Energie | Energiebedarf und Art der Energie | - |
| Art und Menge an Emissio- nen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen | Zunahmen an Emissionen durch die Planung | - |
| Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt | Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt | - |
| eingesetzte Techniken und Stoffe | Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit (Lärm, Emissionen) | - |

Tabelle 6: Bewertungen der Erheblichkeit
 + Beeinträchtigungen erheblich/Maßnahmen erforderlich
 - Beeinträchtigungen nicht erheblich

11.4.6 Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilungen und Ausgleichsentscheidungen gemäß § 18 BNatSchG i.V. m. § 1a Abs. 3 BauGB

11.4.6.1 Eingriffsbewertung und -bilanzierung

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Eingriffe, die bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren, sind gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB nicht ausgleichspflichtig. Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn das durch den Bebauungsplan zulässige Nutzungsmaß, die bisher nach § 34 BauGB zulässige Nutzung überschreitet. Als planungsrechtlich zulässiges Maß für das Gebiet des Bebauungsplans gilt die maximal mögliche GRZ von 1,0. Die Eingriffe, die durch die Planung vorbereitet werden, sind nicht ausgleichspflichtig, da sie das planungsrechtlich zulässige Maß (von GRZ 1,0) nicht übersteigen.

11.4.7 Artenschutzrechtliche Prüfung

11.4.7.1 Rechtsgrundlage

Artenschutzrechtliche Verbote werden durch konkrete Handlungen erfüllt, so etwa wenn die geschützte Lebensstätte durch die Errichtung eines Vorhabens zerstört wird oder geschützte Arten während der Brutzeit durch den Betrieb einer baulichen Anlage gestört werden. Erst der Vollzug der Bebauungsplanung kann zum Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote führen. Gleichwohl sind künftige artenschutzrechtliche Konfliktlagen bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Die Gemeinde muss vorausschauend ermitteln, ob die vorgesehenen Festsetzungen auf unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse treffen würden und ob Festsetzungen dauerhaft ein rechtliches Hindernis in Gestalt artenschutzrechtlicher Verbote entgegenstünde. Die Belange des Artenschutzes unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahmelage oder Befreiungslage hineingeplant wird.

Nach § 44 Absatz 1 BNatSchG ist es verboten:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützte Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Die genannten Verbotstatbestände (mit Ausnahme von Nr. 2) gelten für alle besonders geschützten Arten. Der § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gilt nur für die streng geschützten Arten. Entsprechend der Begriffsbestimmung nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG sind die besonders geschützten Arten:

- Arten der Anhänge A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97 (EU-ArtSchVO)
- Arten der Anlage I Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchVO)
- Arten des Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie)
- Vogelarten der europäischen Vogelschutz-Richtlinie
- Arten, gemäß Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG

Streng geschützte Arten nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind besonders geschützte Arten, die in

- Anhang A der EG-Verordnung Nr. 338/97 (EU-ArtSchVO),
- Anlage I Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchVO),
- Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie),
- Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG

aufgeführt sind.

11.4.7.2 Prüfungssystematik

Für die Abarbeitung artenschutzrechtlicher Konflikte wird das folgende vierstufige Prüfprogramm (Blessing/Scharmer 2013) angewendet:

Stufe 1: Würde die Handlung (Vollzug der Planung) gegen die vier artenschutzrechtlichen Verbote verstoßen?

Stufe 2: Falls ja, ist zu prüfen, ob die Handlung unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt werden kann.

Stufe 3: Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Stufe 4: Ist dies nicht der Fall, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG vorliegen.

Zunächst wird also geprüft, ob die Planung im Vollzug zu artenschutzrechtlichen Verboten führen wird. Im Falle, dass Verbotstatbestände berührt sind, ist auf zweiter Stufe zu klären, wie diese artenschutzrechtlichen Konflikte planerisch bewältigt werden können. Es ist also zu klären, ob Handlungen unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von dem jeweiligen einschlägigen Verbot freigestellt sind. Die Freistellungs-Regelung sieht für bestimmte Gruppen von Arten unterschiedliche Voraussetzungen vor. Die Vorschrift unterscheidet dabei zwischen europäisch geschützten Arten und solchen gemäß Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die engere Voraussetzungen gelten sowie den übrigen „anderen geschützten Arten“, deren Schutz leichter überwunden werden kann.

Für die Arten der erst genannten Fallgruppe gilt:

Für nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach § 44 Absatz 5 BNatSchG liegt bei den Tierarten des Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL, europäischen Vogelarten und Arten, die nach einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG ein Verstoß gegen die Verbote des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 dann nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.

Durch die Vorschriften § 44 Abs. 5 Satz 1 bis 4 BNatSchG wird eine funktionsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt.

Für die Arten der zweiten Fallgruppe gilt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG „sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor“. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote liegt bei anderen national geschützten Arten somit bereits dann nicht vor, wenn über drohende Verstöße gegen

artenschutzrechtliche Verbote auf der Ebene des Bebauungsplans durch Vermeidung und Ausgleich der Eingriffe in der Abwägung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB entschieden wurde. Der Schutz der nur national geschützten Arten ist somit deutlich geringer gestellt.

Ist ein drohender Verstoß gegen ein Verbot nicht nach § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt, ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahren weiterhin zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen und durch geeignete Maßnahmen in eine Ausnahmelage hineingeplant werden kann. Die Prüfung einer Ausnahme ist für europäisch geschützte Arten relevant. Die Ausnahmegvorschrift sieht mehrere Ausnahmegründe vor, wie z.B. die Gefahrenabwehr oder die überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses. Voraussetzung ist, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt und dass das geplante Vorhaben zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands führen darf.

11.4.7.3 Vorkommen gesetzlich geschützter Arten

Avifauna

Die Erfassung der Avifauna erfolgte im Jahr 2008. 2013/2014 und 2018 wurde diese Erfassung aktualisiert. Im Rahmen der Aktualisierung der Bestandserfassung 2018 wurden neun Vogelarten bestätigt, die im Geltungsbereich brüten oder für die ein Verdacht auf eine Brut besteht. Es handelt sich überwiegend um Vogelarten, die häufig vorkommen. Vogelarten, die 2018 nicht bestätigt werden konnten, werden nicht weiter betrachtet. Die nachgewiesenen Arten werden im Folgenden untersucht. Zusätzlich wird der Mauersegler als Brutverdacht aufgenommen, da geeignete Habitate vorhanden sind und eine potentielle Brut nicht ausgeschlossen werden kann. Die Arten, deren Nachweise als Nahrungsgäste oder Randsiedler erfolgten, werden nicht näher untersucht. Folgende Arten sind artenschutzrechtlich relevant und es erfolgt eine Prüfung der Betroffenheit der Verbotstatbestände: Amsel, Girlitz, Ringeltaube, Zilpzalp, Blaumeise, Hausrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise, Bachstelze und Mauersegler.

Fledermäuse

Die Untersuchung ergab keine Anzeichen für die Nutzung von potenziellen Quartieren durch Fledermäuse. Potenzielle Quartiere sind in Gebäuden (Dächer, Fassadenritzen) und in drei kartierten Höhlenbäumen vorhanden. Zwergfledermaus und Flughörnchen konnten durch Detektoruntersuchungen im gesamten Planungsraum nachgewiesen werden, Großer Abendsegler und Mückenfledermaus nur im Bereich der Freianlagen um die Villa Martha. Es ist davon auszugehen, dass die Tiere den Untersuchungsraum nur für die Nahrungssuche nutzen.

Folgende Arten sind artenschutzrechtlich relevant und es erfolgt eine Prüfung der Betroffenheit der Verbotstatbestände: Zwergfledermaus, Flughörnchen, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus.

Sonstige Arten

Bei den Begehungen wurden Vorkommen von Wildkaninchen, Eichhörnchen und Steinmarder festgestellt. Die Lebensräume befinden sich im Bereich der Freiflächen um die Villa Martha und der südlich des Plangebietes gelegenen Bahntrasse. Die Individuenanzahl konnte nicht bestimmt werden.

Die im Bereich der angrenzenden Freiflächen um die Villa Martha gemachten Feuerwanzenfunde deutet den xerothermen Charakter dieser Flächen an. Es ist davon auszugehen, dass hier weitere geschützte Tierarten vorkommen können, die im April noch nicht erfasst werden konnten (z. B. Blauflügelige Ödlandschrecke).

Eine artenschutzrechtliche Prüfung der sonstigen Arten erfolgt nicht, da diese besonders geschützt sind und gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG über die Eingriffsregelung behandelt sind.

Gesetzlich geschützte Pflanzenarten sind im Geltungsbereich nicht bekannt.

11.4.7.4 Betroffenheit Verbotstatbestände

Avifauna, Gruppe Freibrüter

Im Untersuchungsgebiet kommen als Brutvögel oder Brutvogelverdacht die folgenden Arten vor: Amsel, Girlitz, Ringeltaube und Zilpzalp.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Das Verbot gilt für die besonders geschützten Arten und ist auf das einzelne Individuum (einschließlich Entwicklungsformen) bezogen. Verboten sind sämtliche Handlungen, die den Tod oder die Verletzung eines Tieres, die Zerstörung oder Beschädigung von Eiern oder deren Entfernung zur Folge haben. Die Tötung ist vermeidbar, wenn Baumaßnahmen zeitlich so gesteuert werden, dass sie außerhalb der Brutzeit der geschützten Art erfolgen. Es dürfen keine Abbruch- oder Räumungsmaßnahmen sowie Rodungsmaßnahmen im Zeitraum März bis September auf der Fläche durchgeführt werden.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Das Verbot gilt für die streng geschützten Arten. Verboten sind Störungen während bestimmter Schutzzeiten, die sich negativ auf die physische Verfassung des Tieres auswirken (z.B. Unruhe oder Flucht). Von einer erheblichen Störung ist auszugehen, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Störung verschlechtert. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, können ausgeschlossen werden. Durch § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Dies ist striktes Recht und verhindert damit eine Störung der hier dargestellten Freibrüter während der Brutzeit.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Das Verbot gilt für die besonders geschützten Arten. Schutzgut dieses Verbots sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Es sollen solche Lebensstätten geschützt werden, die für die Erhaltung der Art aktuelle Bedeutung besitzen. Der Schutz der Lebensstätte kann auch außerhalb der Anwesenheit der Bewohner bestehen, wenn nach den Lebensgewohnheiten einer Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist. Der Schutz der Fortpflanzungsstätte für die hier behandelten Arten erlischt mit Beendigung der jeweiligen Brutperiode, da die Arten regelmäßig die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wechseln. Damit ist der Verbotstatbestand außerhalb der Brutzeit nicht erfüllt und durch eine Berücksichtigung der Brutzeiten (1. März bis 30. September) vermeidbar. Auf der Ebene der Population ist der (temporäre) Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ohne Effekt, da im Umfeld geeignete Ausweichquartiere bestehen. Durch den Erhalt von Einzelbäumen und die Anlage von Grünflächen mit geeigneten Habitatstrukturen (z. B. Neupflanzung von Bäumen und Sträuchern) kann das Gebiet nach Fertigstellung in Teilen wiederbesiedelt werden.

Avifauna, Gruppe Gebäude- und höhlenbrütende Vögel

Im Untersuchungsgebiet kommen als Brutvögel oder Brutvogelverdacht die folgenden Arten vor: Blaumeise, Hausrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise, Bachstelze und Mauersegler. Baumhöhlen und Niststätten dieser Arten an Gebäuden gelten als dauerhafte Lebensstätten und sind demnach ganzjährig geschützt.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Die Tötung ist vermeidbar, wenn die Beseitigung von Baumhöhlen und Niststätten an Gebäuden zu einem Zeitpunkt stattfindet an dem diese nachweislich unbesetzt sind z. B außerhalb der Brutzeit. Es ist sicherzustellen, dass keine Altvögel, Jungvögel oder Gelege zu Schaden kommen. Rechtzeitig vor dem Beginn von Maßnahmen zur Umgestaltung oder zum Abriss von Gebäuden sowie vor der Fällung von Bäumen sind diese durch eine fachkundige Person auf das Vorhandensein dauerhafter Lebensstätten zu überprüfen.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, sind durch die Bauzeitenregelung im Baugenehmigungsverfahren und eine ökologische Baubegleitung zur Kontrolle der Regelungen vermeidbar.

Nr. 3 erfüllt.

Der Schutz der Fortpflanzungsstätte endet erst mit Aufgabe des Reviers. Nisthöhlen und -nischen werden als dauerhafte Lebensstätten regelmäßig wiederkehrend genutzt. Damit ist der Verbotstatbestand erfüllt, sobald Gebäude oder Bäume, die den Arten Niststätten bieten, beseitigt oder beeinträchtigt werden.

Stufe 2: Prüfung der Freistellung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG

Da der Schutz der Fortpflanzungsstätte erst mit Aufgabe des Reviers endet und die Fortpflanzungsstätte regelmäßig jährlich wiederkehrend genutzt wird, ist der Verbotstatbestand erfüllt. Für die hier angeführten Arten führt die Beeinträchtigung eines oder mehrerer Nester außerhalb der Brutzeit aber nicht zur Beeinträchtigung der Fortpflanzungsstätte, da bei der vollständigen Beseitigung / Entwertung regelmäßig genutzter Reviere der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG greift. Falls die Niststätten dieser Arten beseitigt werden, ist ein Antrag auf Ausnahme nach § 45 BNatSchG von dem Verbot des § 44 BNatSchG (Beseitigung geschützter Nist- und Lebensstätten) erforderlich.

Stufe 3: Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Es ist notwendig vor Beseitigung dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätten ein Antrag auf Ausnahme durch den Grundstückseigentümer nach § 45 Abs. 7 BNatSchG einzureichen. Im Rahmen der Ausnahme sind Auflagen zu künstlichen Nisthilfen zu erwarten. Diese sind im Sinne einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme zu betrachten.

Auch wenn bei einzelnen Brutplätzen der oben genannten Arten keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen im nahen Umfeld eintritt, besteht die Verpflichtung, entfallende Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu ersetzen. Im faunistischen Gutachten von 2008 wurden von mindestens 30 Nistkästen für Höhlen- und Nischenbrüter an Gebäuden und Bäumen und mindestens 10 Nisthilfen für Mauersegler ausgegangen. Das aktualisierte Gutachten von 2018 wurde die Anzahl der Nistkästen an die festgestellten Arten und Brutplätze angepasst. Als Ersatzmaßnahme für den Verlust von Nistmöglichkeiten sind in die neuen Fassaden 2

Mauerseglerkästen (z.B. Schwegler Mauersegler-Einbaukasten und vergleichbar), 2 Kästen für eine Haussperlingskolonie sowie 8 Nischen-/Halbhöhlenbrüterkästen (z.B. Fa. Schwegler Fassaden-Einbaukasten 1HE für Nischenbrüter, Nist- und Einbaustein Typ 24, Nist- und Einbaustein Typ 26 für Halbhöhlenbrüter oder vergleichbar) und 5 Nistkästen für Meisen (z.B. Fa. Schwegler Nisthöhle 2 GR (Dreiloch), 2M (Durchmesser 32 mm) und vergleichbar) zu integrieren. Alternativ ist für Nistkästen eine Anbringung an Einzelbäume im Umfeld möglich.

Der Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang kann durch die vorgezogenen Maßnahmen im Gebiet weiterhin gewahrt bleiben, so dass dem Bebauungsplan keine artenschutzrechtlichen Hinderungsgründe entgegenstehen.

Fledermäuse

Im Verlauf der Untersuchung konnten Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Flughörnchen und Zwergfledermaus festgestellt werden, die das Untersuchungsgebiet als Nahrungsgebiet nutzten oder es überflogen. Quartiere wurden bislang nicht nachgewiesen. Höhlenbäume bieten geeignetes Quartierpotential für Fledermausfauna.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Die Tötung ist vermeidbar. Vor der Umgestaltung bzw. Abriss von Gebäuden ist dieses nach Quartieren durch eine fachkundige Person zu begutachten. Sollte im Zuge von Neubau oder Sanierung in den bestehenden Gebäudebestand eingegriffen werden, ist eine Untersuchung auf Fledermausquartiervorkommen erforderlich. Der Abriss und die Sanierung dürfen nur unter der Bedingung erfolgen, dass diese zum Zeitpunkt der Beseitigung unbesetzt sind.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, sind durch die Bauzeitenregelung im Baugenehmigungsverfahren und eine ökologische Baubegleitung zur Kontrolle der Regelungen vermeidbar. Eine Bauzeitenregelung sorgt für größtmögliche Vermeidung/Minimierung von Eingriffswirkungen auf die Fledermäuse im Einwirkungsbereich. Vor Abriss- und Rodungsarbeiten ist nach Quartieren noch einmal zu suchen. Sollten Quartiere vorhanden sein, sind die Abriss- und Rodungsarbeiten außerhalb der Fortpflanzungszeit der nachgewiesenen Arten und der Überwinterungszeit zwischen Ende September bis Anfang November durchzuführen. Hinsichtlich möglicher Winterbesetzungen geeigneter Strukturen ist immer eine Vorabprüfung auf besetzte Quartiere erforderlich.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Im Plangebiet wurden keine Quartiere nachgewiesen. Mit dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist daher nicht von einer Betroffenheit des Verbotstatbestandes auszugehen. Vor Abriss oder Rodung der Vegetation ist noch einmal nach Fledermausquartieren zu schauen.

Sollten dann Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen sein, müssen die Grundstückseigentümer bei Veränderungen an Gebäuden vor Beseitigung dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätte ein Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bei der Obersten Naturschutzbehörde einreichen. Diese darf nur erteilt werden, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert. Bei Fledermäusen ist als „lokale Population“ das Vorkommen auch eines Individuums anzusehen. Sollte ein Quartier durch Sanierung oder Abriss beseitigt werden, würde

ein negativer Einfluss auf die lokale Population erfolgen. Im Rahmen der Erteilung der Ausnahme würden daher Auflagen zu künstlichen Nisthilfen gemacht, die dann die Funktion einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme erfüllen.

Das faunistische Fachgutachten weist dennoch als Ersatzmaßnahme für den Verlust an Spaltenquartieren für Fledermäuse in den Fassaden und anderen Gebäudeteilen im Zuge der Nutzungsänderungen 10 Fledermaushohlraumkästen in und hinter neugestalteten Fassaden zu integrieren (z.B. Schwegler FE oder FR oder vergleichbar) und/oder an die neuen Gebäude anzubringen (z.B. Schwegler FTH oder FQ oder WQ oder vergleichbar). Alternativ ist eine (Wieder) Öffnung der mit Dachziegeln gedeckten Spitz- und Walmdachböden vorzunehmen für eine mögliche Besiedlung durch Fledermäuse; auch taubensichere Einflugöffnungen sind umsetzbar.

Fazit

Dem Bebauungsplan stehen keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Hinderungsgründe entgegen. Vor Abriss, Sanierung der Gebäude und Rodung der Vegetation ist das Vorkommen von Fledermausquartieren zu untersuchen.

11.4.8 Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

11.4.8.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Die Maßnahmen werden zur Vermeidung von erheblichen Umweltauswirkungen im Bebauungsplan festgesetzt.

- Erhalt von 7 Bäumen (teils mit Baumhöhlen)
- Entwicklung von 1.100 m² Grünfläche
- Erhalt denkmalgeschützter Gebäudeteile / Fassaden

11.4.8.2 Festlegungen im städtebaulichen Vertrag

Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan werden die folgenden Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen festgelegt:

Anbringen von folgenden Nistkästen an die neuen Fassaden oder an Bäumen:

- 2 Mauerseglerkästen (z.B. Schwegler Mauersegler-Einbaukasten und vergleichbar),
- 2 Kästen für eine Haussperlingskolonie
- 8 Nischen-/Halbhöhlenbrüterkästen (z.B. Fa. Schwegler Fassaden-Einbaukasten 1HE für Nischenbrüter, Nist- und Einbaustein Typ 24, Nist- und Einbaustein Typ 26 für Halbhöhlenbrüter oder vergleichbar) und
- 5 Nistkästen für Meisen (z.B. Fa. Schwegler Nisthöhle 2 GR (Dreiloch), 2M (Durchmesser 32 mm) und vergleichbar) zu integrieren. Alternativ ist für Nistkästen eine Anbringung an Einzelbäume im Umfeld möglich.
- 10 Fledermaushohlraumkästen in und hinter neugestalteten Fassaden zu integrieren

11.4.8.3 Bauzeitenplanung

Durch eine Bauzeitenplanung können negative Auswirkungen auf die Tiere verhindert werden. Diese Maßnahmen sind nicht im Bebauungsplan festsetzbar. Folgendes ist dennoch zu berücksichtigen und artenschutzrechtlich durchsetzbar:

Im Rahmen der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme sind die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten. Gemäß diesen Zugriffsverboten sind sämtliche Handlungen verboten, die den Tod oder die Verletzung besonders ge-

geschützter Tiere oder die Zerstörung, Beschädigung oder Entfernung ihrer Entwicklungsformen zur Folge haben. Gehölzentfernungen und Bodenabtrag sowie Gebäudeabriss und -sanierung sollten daher außerhalb der Brutzeit (März bis September) erfolgen.

11.4.9 Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten

11.4.9.1 Standortalternativen

Die geplante Nutzung des Standorts ergibt sich aus dem Flächennutzungsplan. Hier ist das Gebiet bereits als „gemischte Baufläche“ dargestellt. Die Planung ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar. Teile des Opel-Geländes gehören gemäß Regionalem Flächennutzungsplan Südhessen zum Zentralen Versorgungsbereich. In diesem Bereich ist die Entwicklung großflächiger Einzelhandelsstandorte, die das geplante Opel-Forum möglich und gewünscht. Standortalternativen werden daher nicht weiter untersucht.

Der Standort entspricht auch anderen planerischen Vorgaben bzw. widerspricht diesen nicht.

11.4.9.2 Alternative Nutzungs- und Erschließungskonzeptionen

Im Vorfeld und im Rahmen des Bebauungsplans wurden alternative Nutzungs- und Erschließungskonzeptionen untersucht.

2008 wurden mehrere Bereiche des Werkes bereits an eine Investorengruppe verkauft, die Planungen zum Umbau von Teilflächen zu einem Einkaufszentrum verfolgte. Dementsprechend hat die Stadt Rüsselsheim 2008 den Bebauungsplan Nr. 144 erarbeitet und als Satzung verabschiedet. Der Plan wurde nicht veröffentlicht, da die notwendigen Verträge zur Umsetzung nicht abgeschlossen werden konnten.

Im Vorfeld wurden Untersuchungen zu unterschiedlichen Bebauungskonzepten erörtert. Da durch die Belange des Denkmalschutzes starke Bindungen gegeben sind, konnte nur ein Konzept entwickelt werden, das diesen Belangen Rechnung trägt. Dies ist mit dem vorliegenden Konzept der Fall.

Alternative Planungen oder Ergänzungen zur vorliegenden Planung sind im Hinblick auf eine Verringerung des durch das Vorhaben verursachten Eingriffs oder als Ausgleichsmaßnahmen möglich:

- Erhalt weiterer Bäume durch Anpassung der Stellplatzfläche an den vorhandenen Baumbestand oder Umpflanzung von geeigneten Bäumen innerhalb des Geltungsbereiches.
- Extensive Dachbegrünung auf geeigneten Flachdächern,
- Fassadenbegrünung als funktionales Gestaltungselement in Abstimmung mit dem Denkmalschutz,
- Ordnungsgemäße Sanierung bekannter Altlasten im Zuge der Baumaßnahmen,
- Entsiegelung zwischen Gebäude A6 und der südlich gelegenen Bahntrasse mit Anlage von Schotterrassen (wenn als Feuerwehrstellfläche erforderlich) unter der Voraussetzung, dass laufende Bodensanierungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden,
- Verwendung von luft- und wasserdurchlässigen Belägen für Stellplatzflächen an Standorten ohne bedenkliche Bodenbelastungen,
- Nutzung von Niederschlagswasser als Brauchwasser, für Bewässerung oder zur Kühlung (Brunnen, Wasserflächen),
- geeignete ungenutzte Dachböden für Fledermäuse zugänglich machen.

11.4.10 Zusätzliche Angaben

11.4.10.1 Technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Bearbeitung

Faunistische Erfassung

Die im Jahr 2008 durchgeführten Erfassungen wurden im Jahr 2013/2014 sowie 2018 aktualisiert.

Vögel

In 2008 erfolgte eine erste Erfassung der Brutvögel. Die Kartierung der Vögel erfolgte durch vier Begehungen zu unterschiedlichen Tageszeiten im April 2008. Zum Zeitpunkt der Erfassung waren noch nicht alle Zugvögel aus den Winterquartieren zurückgekehrt. Diese Erfassungsungenauigkeit betrifft vor allem die Art Mauersegler.

Eine Aktualisierung der Erfassung fand im Dezember 2013 statt. Brutvogelnachweise sind zu diesem Zeitpunkt nicht möglich. Es konnte nur nach bestehenden ganzjährig geschützten Lebensstätten gesucht werden.

Bei der Aktualisierung der Erfassung 2018 wurden die Strukturen und Dachböden noch einmal auf geänderte Besiedlungsmöglichkeiten hin untersucht.

Fledermäuse

Die Erfassung der Fledermäuse erfolgte durch mobile und stationäre Detektoruntersuchungen sowie durch eine Sichtkontrolle geeigneter Spalten und Höhlungen in Bäumen und Gebäuden auf Fledermausbesatz.

Die Sichtkontrolle möglicher Fledermausquartiere brachte keine Hinweise auf eine Nutzung durch Fledermäuse.

Die Aktualisierung der Erfassung im Dezember 2013 liegt außerhalb des Erfassungszeitraums für Fledermäuse (außerhalb der Winterquartiere).

Bei der Aktualisierung der Ergebnisse 2018 ergaben sich keine Hinweise, dass sich die Habitatstrukturen und Quartiermöglichkeiten geändert haben.

Schalltechnische Untersuchung

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen aus dem Verkehrslärm und den umliegenden gewerblichen Nutzungen ermittelt, potentielle Konflikte aufgezeigt und mögliche Schallschutzmaßnahmen mit entsprechenden Festsetzungen vorgeschlagen. Zudem wurden die Auswirkungen der geplanten Gewerbe-, Event- und Gastronomieflächen innerhalb des Plangebiets abgeschätzt und die Verträglichkeit mit den geplanten Wohnnutzungen und Hotels geprüft und ggf. Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

11.4.10.2 Hinweise zur Durchführung einer Umweltüberwachung

Das Monitoringkonzept regelt gemäß den Vorgaben des § 4c BauGB die Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen durch die Gemeinden. Das Monitoring bezieht sich dabei auf die erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen, die aus der Umsetzung des Bebauungsplans resultieren und die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Ermittlung aller abwägungsrelevanten Belange prognostiziert wurden. So können unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig ermittelt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Zur Überwachung der Umweltauswirkungen kann die Gemeinde Informationen und bestehende Kontrollinstrumentarien externer Behörden nutzen. Das Monitoring leistet keine Umsetzungskontrolle festgesetzter Kompensationsmaßnahme.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich keine erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehen wird. Es sind in Abhängigkeit weiterer Untersuchungsergebnisse Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch und seiner Gesundheit möglich.

Die Entwicklung einer Freifläche von mindestens 1.100 m² sowie der Erhalt der sieben festgesetzten Bäume auf die Umsetzung und die dauerhafte Funktionserfüllung zu prüfen. Die Festlegung erfolgt im weiteren Verfahren.

11.5 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ wird im Norden durch die Weisenauer Straße und im Osten durch die Marktstraße, den Bahnhofsplatz sowie die Sophienpassage und im Süden durch die Bahnanlagen begrenzt.

Mit dem Bebauungsplan „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung des zentrumnahen Werksstandorts der Adam Opel AG geschaffen werden. Es ist die Festsetzung eines Kerngebiets vorgesehen.

Der Geltungsbereich ist mit Werkshallen, Industriebauten und Einzelgebäuden (erbaut ab 1911) bebaut. Er ist Teil des historischen Betriebsgeländes der Adam Opel AG und wird von dieser gewerblich genutzt. Die Freiräume sind überwiegend versiegelt. Im südwestlichen Bereich des nördlichen Teils befindet sich ein Rest des ehemaligen Gartens der Villa Martha. Der Versiegelungsgrad beträgt im Bestand 96%. Das Plangebiet weist damit im Bestand nur eine geringe Bedeutung für die Naturhaushaltsfunktionen auf.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass die Planung für den überwiegenden Teil der Schutzgüter voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen vorbereiten wird. Maßnahmen zur Vermeidung wie die Festsetzung von sieben Bäumen sowie der Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz werden hierbei bereits berücksichtigt. Ausnahme bildet das Schutzgut Mensch. Hier sind erhebliche Auswirkungen aufgrund von Lärmemissionen an der Wohnnutzung der Ludwigstraße 23 und Weisenauer Straße 21 zu erwarten.

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen über die Bearbeitung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 3 BauGB und § 18 BNatSchG) sind bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplans Eingriffe in Natur und Landschaft zu prüfen.

Eingriffe, die bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren, sind gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB nicht ausgleichspflichtig. Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn das durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zulässige Nutzungsmaß die bisher nach § 34 BauGB zulässige Nutzung überschreitet. Als planungsrechtlich zulässiges Maß wurde für den gesamten Geltungsbereich eine GRZ von 1,0 zu Grunde gelegt. Durch die Planung werden keine ausgleichspflichtigen Eingriffe vorbereitet.

Die Prüfung der Betroffenheit der artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dem Bebauungsplan stehen keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegenstehen.

Standortalternativen wurden nicht untersucht, da die Planung den übergeordneten Zielen einer Reaktivierung einer innerstädtischen Fläche entspricht. Im Rahmen der Planung wurden Konzeptalternativen untersucht.

12 Verfahren

12.1 Bebauungsplan Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“, Verfahren 2008

12.1.1 Aufstellung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rüsselsheim hat am 22. November 2007 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“ beschlossen. Dieser Beschluss wurde im Rüsselsheimer Echo und Mainspitze bekannt gemacht.

12.1.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit Bürger gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 21.01.2008 bis einschließlich 29.02.2008 statt. Am 21. Februar 2008 fand außerdem eine Bürgerversammlung statt. Im Rahmen der Frist gingen 2 Schreiben mit Äußerungen ein. Hierin wurden Anregungen zu möglichen Nutzungen im Opel Forum Rüsselsheim gegeben. Im Ergebnis der Auswertung sind keine Änderungen der Planungsinhalte erfolgt.

12.1.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde mit Schreiben vom 15.01.2008 eingeleitet. Insgesamt wurden 60 Stellen beteiligt, von denen 18 nicht geantwortet haben. Der Naturschutzbeirat wurde am 20.02.2008 gesondert beteiligt. Die abgegebenen Stellungnahmen betrafen im Wesentlichen folgende Inhalte:

- Auswirkungen auf den Einzelhandel in Rüsselsheim und auf andere Gemeinden
- Anregungen, Bedenken zum Einzelhandelsgutachten
- Grundwassersituation, Risiko – Überschwemmungsgebiet, Versickerung
- Ver- und Entsorgung
- Bodenschutz / Altlasten
- Immissionsschutz
- Denkmalschutz
- Umfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts
- Bauliche Vorkehrung zur Anwendung alternativer Energien
- Verkehrsführung

Im Ergebnis der Auswertung sind mit Ausnahme der Aufnahme von Kennzeichnungen, nachrichtlicher Übernahmen, Vermerken und Hinweisen keine Änderungen der Planinhalte erfolgt.

Im Rahmen der weiteren Planentwicklung wurden folgende wesentliche Änderungen vorgenommen:

- Änderungen der Verkehrsflächen
- Erweiterung des Geltungsbereich an der westlichen Geltungsbereichsgrenze
- Erweiterung der überbaubaren Flächen im Bereich der Bauteile D 16, D 20 D 21 und D 27 einschließlich Erhöhung der zulässigen Vollgeschossanzahl auf vier Vollgeschosse und
- Anpassung der überbaubaren Flächen an das weiterentwickelte Konzept.

12.1.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 14.07.2008 bis zum 15.08.2008 statt. Insgesamt sind bei der Stadt 15 Schreiben mit Anregungen eingegangen. In den Schreiben wurden folgende Themenkomplexe angesprochen:

- Verkehrsbelastung Ludwigstraße, Lärm- und Abgasbelastung (14 x)
- "Gated Area", Verlagerung der Rüsselsheimer Innenstadt in das Opel Forum, Privatisierung der Innenstadt, Verlagerung städtischer sozialer Infrastruktur in einen privatisierten Stadtteil, Leere Ladengeschäfte, Verkaufsfläche (11 x)
- Denkmalschutz, Überdimensionierte Baueinheit, Ästhetische Perspektive (7 x)
- Erschließungsstraße mit Unterführung (3 x)
- Stellplatzschlüssel (3 x)
- LKW-Verkehr (1 x)
- Radverkehr (1 x)
- Energieverbrauchsbezogene Festsetzungen (1 x)
- Flächen für Unternehmensgründer, Start-Up's und Wachstumsbranchen (1 x)

Im Ergebnis der Auswertung sind keine Änderungen der Planinhalte erfolgt.

12.1.5 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 19.06.2008 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und der Begründung eingeholt. Insgesamt wurden 62 Stellen beteiligt, von denen 29 nicht geantwortet haben:

Bei den 33 Antworten haben 14 Beteiligte mitgeteilt, dass sie keine Anregungen oder Hinweise zu der beabsichtigten Planung haben. In 7 Antworten wird auf die Stellungnahmen zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange verwiesen. Die Stellungnahmen betrafen im Wesentlichen folgende Inhalte:

- Einkaufszentrum, Abzug von Kaufkraft
- Zur Problematik von Gutachtenergebnissen, Einzelhandelsentwicklung
- Denkmalschutz
- Verkehrsführung Opel-Forum, Straßenverkehrsflächen, Straßenquerschnitte
- Wasserwirtschaftliche Belange (Grundwasser, Oberflächengewässer, Abwasser/Gewässergüte), Bodenschutz, Bergaufsicht, Immissionsschutz, Altlasten
- Anlagen Gas-, Stromtransport, Hochspannungsleitungen
- Biotopwertbilanz, Flora und Fauna, Empfehlungen des Naturschutzbeirats

Im Ergebnis der Auswertung sind keine Änderungen der Planinhalte erfolgt.

12.1.6 Änderung der Planungsinhalte

Nach Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurde die Satzung für den Bebauungsplan Nr. 144 am 27. November 2008 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Eine Veröffentlichung ist nicht erfolgt, so dass der Bebauungsplan keine Rechtskraft entfaltet hat. Nach Wechsel der Investorengruppe sind die planerischen Konzeptionen geändert worden, die mit inhaltlichen Änderungen des Bebauungsplans verbunden sind.

Im Wesentlichen sind folgenden Änderungen erfolgt:

- Rücknahme der gebietsinternen öffentlichen Verkehrsfläche zugunsten von Kerngebiet
- Änderung der Kerngebietsgliederung
- Änderung der Zulässigkeit von Wohnen und Einzelhandel
- Änderung der Zulässigkeit von schutzbedürftigen Nutzungen nach den Regelungen der Lärmschutzverordnung für den Flughafen Frankfurt
- Anpassung von Baugrenzen, überbaubaren Grundstücksflächen und Höhen baulicher Anlagen an die geplante städtebauliche Konzeption
- Änderung der Nutzungsmaße

- Veränderungen der Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
- Aufnahme einer Fläche zu Fahrrechten für die Feuerwehr
- Sicherung einer Grünfläche
- Aufnahme von Festsetzungen zum Schutz vor Immissionen

Die Änderungen erfordern eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB.

12.2 Fortführung des Verfahrens bis 2014

Der Beschluss zur erneuten Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und zur erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 23.07.2014 gefasst. Beide Beteiligungen wurde vom 08.09. bis 10.10.2014 durchgeführt.

In entscheiden Fragen konnte ein Einvernehmen zwischen der Stadt Rüsselsheim und der Investorin Acrest Property Group nicht hergestellt werden. Der Satzungsbeschluss vom 27.11.2008 wurde aufgehoben und der Bebauungsplan nicht in Kraft gesetzt.

In der Stadtverordnetenvorlage vom 16.10.2014 (DS Nr. 416/11-16) beschloss die Stadtverordnetenversammlung, dass bei einer Neuausrichtung des Projektes als Kernpunkte weiterhin ein Nutzungsmix von Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum und öffentlichen Einrichtungen umgesetzt werden sollte. Dabei sollte die Umnutzung der historischen Bausubstanz im Vordergrund stehen.

12.3 Wiederaufnahme des Verfahrens 2018

Das Projekt ruhte zunächst, bis im Jahr 2018 die Motorworld als neuer Investor das Projekt übernahm.

Nach dem erneuten Verkauf der Flächen des Altwerks wurde durch diese ein Konzept vorgelegt, mit dem das neue Stadtquartier als Motorworld Manufaktur revitalisiert werden soll. Das Konzept der Motorworld Manufaktur, das die Investorin bereits an verschiedenen deutschen und internationalen Standorten realisiert hat bzw. realisieren wird, sieht eine breite Nutzungsmischung unter dem Leitmotiv der „klassischen und hochwertigen Automobilität“ vor.

Nach Erwerb der Flächen des Opel-Altwerks legte die Investorin ein neues Konzept vor, das einen sich wesentlich unterscheidenden Ansatz verfolgt. Das Projekt kann mit dem vorgelegten Bebauungsplanentwurf i.V. mit dem städtebaulichen Vertrag umgesetzt werden.

Die Stadtverordnetenversammlung hat am [.....] den Beschluss zur erneuten Offenlage des geänderten Bebauungsplan-Entwurfs Nr. 144 „Motorworld Rüsselsheim“ gefasst.

13 Rechtsgrundlagen

- **Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- **Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- **Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)** vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)
- **Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanZV)** vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- **Hessische Bauordnung (HBO)** in der Fassung vom 7. Juli 2018.

14 Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

- Abbildung 1: Zentrale Orte und Verkehrsachsen
- Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalen Flächennutzungsplan Südhessen 2010 (Hauptkarte)
- Abbildung 3: Schutzwürdigkeit der Gebäude des Opel-Altwerks
- Abbildung 4: Übersicht der Immissionsorte
- Abbildung 5: Straßenverkehrliche Einbindung des Plangebiets mit verkehrsflussrelevanten Knotenpunkten in seinem Umfeld
- Abbildung 6: Biotoptypenkartierung des Opel-Altwerks

- Tabelle 1: Flächenbilanz
- Tabelle 2: Typische Branchenstruktur in Citylagen
- Tabelle 3: Kfz-Verkehrsaufkommen (ohne Mitnahmeeffekt) Werktag und Samstag
- Tabelle 4: Zusammenfassung relevanter Orientierungs- und Immissionsrichtwerte
- Tabelle 5: Kfz-Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt K1 (Kfz/24h) Ludwigstraße / Weisenauer Straße in den Planfällen
- Tabelle 6: Bewertungen der Erheblichkeit
- Tabelle 7: Baumerfassung, Stand Dezember 2013
- Tabelle 8: Vögel (Bestand im Geltungsbereich, Stand April 2008), Quelle: Beratungsgesellschaft NATUR dbR Dezember 2013: Bebauungsplan 144 „Opel Forum Rüsselsheim“. Zoologisches Fachgutachten: Vögel, Eidechsen und Fledermäuse

15 Textliche Festsetzungen

Textliche Festsetzung 1

In den Kerngebietsteilflächen MK1, MK2 und MK3 sind

- *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
- *Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- *sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,*
- *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke mit Ausnahme von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen, Schulen, Anlagen zur Kinderbetreuung und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen,*
- *Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen, zulässig.*

Textliche Festsetzung 2

In den Kerngebietsteilflächen MK1, MK2 und MK3 können

- *Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Anlagen zur Kinderbetreuung und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen, wenn sie auf Grund einer Ausnahmegenehmigung nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Lärmschutzzone errichtet werden dürfen, ausnahmsweise zugelassen werden.*

Textliche Festsetzung 3

Im Kerngebiet sind Vergnügungsstätten allgemein zulässig. Dies gilt jedoch nicht für Spiel- und Automatenhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Kino-, Video- und ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind innerhalb des Kerngebiets nicht zulässig.

Im Kerngebiet sind

- *Wettbetriebe, Wettannahmestellen und ähnliche Einrichtungen sowie Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe,*
- *Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen, nicht zulässig.*

Textliche Festsetzung 4

In der Kerngebietsteilfläche MK1 sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 sowie Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen gemäß Nr. 6 BauNVO oberhalb des ersten Vollgeschosses allgemein zulässig.

In den Kerngebietsteilflächen MK2 und MK3 sind diese nicht zulässig.

Textliche Festsetzung 5

Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Textliche Festsetzung 6

Für die baulichen Anlagen in den überbaubaren Grundstücksflächen kann in den dargestellten Flächen ein Vortreten von Balkonen mit einer Tiefe von bis zu 2 m bis zu der Linie zur Abgrenzung des Umfangs von Abweichungen gemäß § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO zugelassen werden, sofern der Anteil der Gebäudeteile, die die Baugrenzen überschreiten, höchstens zwei Drittel der Breite der jeweiligen Außenwand in Anspruch nimmt.

Textliche Festsetzung 7

Innerhalb der überbaubaren Flächen A, B und C ist ausschließlich eine Überdachung zulässig.

Textliche Festsetzung 8

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Stellplätze und Garagen nur bis zur Fertigstellung einer Großgarage auf der Kerngebietsteilfläche MK2 zulässig.

Textliche Festsetzung 9

Die Zahl der Stellplätze im Umgriff des Bebauungsplans wird auf max. 1.100 beschränkt.

Textliche Festsetzung 10

Werbeanlagen mit blinkender oder bewegter Leucht- / Reflexionswirkung sind unzulässig.

Textliche Festsetzung 11

Die Fläche GF1 ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Innerhalb der Fläche sind andere Nutzungen zulässig, sofern zwischen der Weisenauer Straße und der Fläche G2 eine Verbindung in einer durchgehend nutzbaren Breite von mindestens 6 m erhalten bleibt.

Textliche Festsetzung 12

Die Flächen G2 und G3 sind mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Innerhalb dieser Flächen sind andere Nutzungen zulässig, sofern eine nutzbare Breite von mindestens 3,5 m erhalten bleibt.

Textliche Festsetzung 13

Die Fläche G4 ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Textliche Festsetzung 14

Innerhalb der Kerngebietsteilfläche MK2 sind mindestens 1.100 m² Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen.

Textliche Festsetzung 15

Die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden.

Textliche Festsetzung 16

Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen gegen Außenlärm nach Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 vorzusehen.

Textliche Festsetzung 17

Lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, Bettenräumen in Krankenhäusern und Sanatorien etc.) sind im MK2 an den Fassaden entlang der Baulinien zwischen den Punkten v bis y sowie in dem mit den Punkten aa, n, o, p, q, r und bb gekennzeichneten Bereich an den lärmzugewandten Fassaden unzulässig. Abweichend davon sind in diesen Bereichen lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 für Büroräume zulässig, wenn die Außenbauteile dieser Räume ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem Lärmpegelbereich VI aufweisen. Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten sind zulässig, wenn ein ausreichender Schallschutz für den Innenraum im Baugenehmigungsverfahren im Einzelnachweis erbracht wird.

Textliche Festsetzung 18

Schutzbedürftige Räume von Wohnungen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume) an der Weisenauer Straße und der Marktstraße sind nach der verkehrslärmabgewandten Gebäudeseite (d.h. entlang der Weisenauer Straße Südseite und entlang der Marktstraße Westseite) zu orientieren. Dies bedeutet, dass der jeweilige Raum über mindestens eines der Fenster zur lärmabgewandten Seite belüftet werden kann. Ist es nicht möglich, alle schutzbedürftigen Räume von Wohnungen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 wie oben beschrieben zu orientieren, müssen die Außenbauteile von den verbleibenden schutzbedürftigen Räumen von Wohnungen an der Weisenauer Straße und der Marktstraße ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich aufweisen. Die straßenseitigen Fenster sind mit einer schallgedämmten Lüftungseinrichtung auszustatten.

Sonstige schutzbedürftige Räume im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 müssen an diesen Fassaden ebenfalls ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich aufweisen.

Textliche Festsetzung 19

Schutzbedürftige Räume von Wohnungen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume) sind im MK1 und 2 an den lärmzugewandten Fassaden der Bauteile D 1, D 3, D 4, D 5 und D 7 unzulässig, bis

- eine geschlossene Fassade eines Gebäudes mit einer Höhe von mindestens 10 m über bestehendem Gelände zwischen den Punkten n-o-p-q mit einem Flächengewicht von mindestens 10 kg/m² errichtet wurde oder
- eine Schallschutzwand mit einer Höhe von mindestens 10 m über bestehendem Gelände zwischen den Punkten n-o-p-q mit einem Flächengewicht von mindestens 10 kg/m² errichtet wurde.

Die Zulässigkeit entfällt, wenn das oben beschriebene Gebäude oder die Schallschutzwand beseitigt oder zerstört wird bis zu einer Wiederrichtung.

Sonstige schutzbedürftige Räume im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 müssen an diesen Fassaden ebenfalls ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß gemäß Tabelle 7 der DIN 4109-1:2016-07 entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich aufweisen.

Textliche Festsetzung 20

Öffenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 (Wohnräume, Schlafräume einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, Bettenräumen in Krankenhäusern und Sanatorien etc.) sind an den Fassaden entlang der Baulinien und Baugrenzen zwischen den Punkten a-b-c, c-f, f-g-h-j, p-q-r-s-t, u-v-w sowie in dem mit b-c-cc-dd gekennzeichneten Bereich an den lärmzugewandten Fassaden unzulässig. Dies gilt nicht, wenn durch nicht schutzbedürftige Vorbauten (z.B. vorgehängte Glaskonstruktionen, Wintergärten) oder Vorräume sichergestellt wird, dass 0,5 m vor den Fenstern dieser Räume der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts durch Beurteilungspegel aus Anlagenlärm eingehalten wird.

Textliche Festsetzung 21

Im MK 3 sind offenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen im Sinne von Nummer 3.16 der DIN 4109-1:2016-07 an den Fassaden entlang der Baulinie zwischen den Punkten i-k unzulässig. Dies gilt nicht, wenn durch selbst nicht schutzbedürftige Vorbauten (z.B. vorgehängte Glaskonstruktionen, Wintergärten) oder Vorräume sichergestellt wird, dass 0,5 m vor den Fenstern dieser Räume der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts durch Beurteilungspegel aus Anlagenlärm eingehalten wird.

16 Anhang

Tabelle 7: Baumerfassung, Stand Dezember 2013 mit Biotopwert gem. Kompensationsverordnung (KV) des Landes Hessen (festgesetzte Bäume fett gedruckt)

| Nr. | Baumart | Bemerkung | Bewertung | Stammumfang [cm] | Krone [m] | Höhe [m] | Kronentraufe [m ²] | Biotopwert pro m ² | Biotopwert, gesamt |
|-----|--|---|-----------|-------------------|-----------|----------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| 1 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | offene Baumscheibe, einzelne Bodendecker | | 50 | 3-4 | 4-5 | 9,6 | 31 | 298 |
| 2 | Rot-Buche (<i>Fagus sylvatica</i>) | offene Baumscheibe | | 50 | 4 | 6 | 12,6 | 31 | 391 |
| 3 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | | | 48 | 4 | 4-5 | 12,6 | 31 | 391 |
| 4 | Spitz-Ahorn (<i>Acer platanoides</i>) | | | 55 | 4 | 6 | 12,6 | 31 | 391 |
| 5 | Robinie (<i>Robinia pseudoacacia</i>) | Sämling | | 40 | 3 | 6 | 7,1 | 26 | 185 |
| 6 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | | 70 | 6 | 6-8 | 28,3 | 26 | 736 |
| 7 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | Unterwuchs: <i>Juniperus</i> 2-3 m hoch | | 75 | 4-5 | 6 | 15,9 | 31 | 493 |
| 8 | Robinie (<i>Robinia pseudoacacia</i>) | gefällt | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 | Silber-Ahorn (<i>Acer saccharinum</i>) | mehrstämmig | | 53 + 34 + 34 + 31 | 6 | 6-8 | 28,3 | 26 | 736 |
| 10 | Blutpflaume (<i>Prunus</i> ssp.) | | | 65 | 4 | 6 | 12,6 | 26 | 328 |
| 11 | Rot-Eiche (<i>Quercus rubra</i>) | offener Boden | | 75 | 4-5 | 6 | 15,9 | 26 | 413 |
| 12 | Flügelnuss (<i>Pterocarya fraxinifolia</i>) | Unterwuchs <i>Taxus baccata</i> bis 3m hoch; Efeu | Wertvoll | 135 | 6-8 | 8-10 | 38,5 | 26 | 1001 |
| 13 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | Wertvoll | 145 | 8-10 | 8 | 63,6 | 26 | 1654 |
| 14 | Schwarz-Kiefer (<i>Pinus nigra</i>) | | | 78 | 3-4 | 5-6 | 9,6 | 26 | 250 |
| 15 | Roßkastanie (<i>Aesculus hippocastanum</i>) | Zwiesel in Pflanzfläche | Wertvoll | 1.1.5. 175 | 8 | 10-12 | 50,2 | 31 | 1556 |
| 16 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | Zwiesel | Wertvoll | 270 | 12 | 15 | 113,0 | 26 | 2938 |
| 17 | Roßkastanie (<i>Aesculus hippocastanum</i>) | | Wertvoll | 182 | 8 | 12 | 50,2 | 31 | 1556 |
| 18 | Roßkastanie (<i>Aesculus hippocastanum</i>) | | Wertvoll | 198 | 10 | 12 | 78,5 | 31 | 2434 |
| 19 | Feld-Ahorn (<i>Acer campestre</i>) | | Wertvoll | 140 | 6-8 | 10-12 | 38,5 | 31 | 1194 |
| 20 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | zweistämmig | Wertvoll | 88 + 60 | 6 | 8-10 | 28,3 | 31 | 877 |
| 21 | Robinie (<i>Robinia pseudoacacia</i>) | Sämling | | 60 | 6 | 6-8 | 28,3 | 26 | 736 |
| 22 | Robinie (<i>Robinia pseudoacacia</i>) | | | 66 + 41 | 6 | 6 | 28,3 | 26 | 736 |
| 23 | Schwarz-Kiefer (<i>Pinus nigra</i>) | an Hauswand | | 85 | 4-5 | 8 | 15,9 | 26 | 413 |
| 24 | Roßkastanie (<i>Aesculus hippocastanum</i>) | offene Baumscheibe | | 57 | 4 | 4-5 | 12,6 | 31 | 391 |
| 25 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | | | 90 | 6 | 8 | 28,3 | 31 | 877 |
| 26 | Wald-Kiefer (<i>Pinus sylvestris</i>) | | | 115 | 6 | 10 | 28,3 | 31 | 877 |
| 27 | Eibe (<i>Taxus baccata</i>) | | | 60 + 40 | 6 | 6 | 28,3 | 31 | 877 |
| 28 | Eibe (<i>Taxus baccata</i>) | Chlorose, Nährstoffmangel | Wertvoll | 179 | 6-8 | 10 | 38,5 | 31 | 1194 |
| 29 | Roßkastanie (<i>Aesculus hippocastanum</i>) | | Wertvoll | 135 | 6-8 | 10-12 | 38,5 | 31 | 1194 |
| 30 | Robinie (<i>Robinia pseudoacacia</i>) | gefällt | - | - | - | - | - | - | - |
| 31 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | Neupflanzung | | 24 | 1 | 3 | 0,8 | 31 | 25 |
| 32 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | Wertvoll | 250 | 12 | 18-20 | 113,0 | 26 | 2938 |
| 33 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | Wertvoll | 98 | 8-10 | 10-12 | 63,6 | 26 | 1654 |
| 34 | Schwarz-Kiefer (<i>Pinus nigra</i>) | | | 85 | 4-6 | 10-12 | 19,6 | 26 | 510 |
| 35 | Eibe (<i>Taxus baccata</i>) | an Hausecke | | 40 + 39 + 37 + 36 | 4 | 6-8 | 12,6 | 31 | 391 |
| 36 | Schwarz-Kiefer (<i>Pinus nigra</i>) | | | 79 | 4 | 8 | 12,6 | 26 | 328 |
| 37 | Douglasie (<i>Pseudotsuga menziesii</i>) | | | 60 | 4 | 10 | 12,6 | 26 | 328 |
| 38 | Robinie (<i>Robinia pseudoacacia</i>) | Sämling | | 63 | 4-6 | 6-8 | 19,6 | 26 | 510 |
| 39 | Eibe (<i>Taxus baccata</i>) | | | 55 + 35 | 4 | 6 | 12,6 | 31 | 391 |
| 40 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | Wertvoll | 103 | 8 | 8-10 | 50,2 | 26 | 1305 |
| 41 | Spitz-Ahorn (<i>Acer platanoides</i>) | | | 48 | 3 | 5-6 | 7,1 | 31 | 220 |

| Nr. | Baumart | Bemerkung | Bewertung | Stammumfang [cm] | Krone [m] | Höhe [m] | Kronentraufe [m ²] | Biotopwert pro m ² | Biotopwert, gesamt |
|-----|---|---|-----------|------------------|-----------|----------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| 42 | Roßkastanie (<i>Aesculus hippocastanum</i>) | | | 73 | 6 | 8-10 | 28,3 | 31 | 877 |
| 43 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | Schnittfläche am Stammfuß - Fäulnisgefahr | | 70 + 69 + 63 | 6-8 | 8-10 | 38,5 | 31 | 1194 |
| 44 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | mehrstämmig, s.o. | Wertvoll | 10 x 40-50 | 8 | 8-10 | 50,2 | 31 | 1556 |
| 45 | Winter-Linde (<i>Tilia cordata</i>) | s.o. | | 40 + 22 + 22 | 3-4 | 4 | 9,6 | 31 | 298 |
| 46 | Blutpflaume (<i>Prunus ssp.</i>) | mehrstämmig, groß gewachsener Busch | | k. A. | 3-4 | 4 | 9,6 | 26 | 250 |
| 47 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | | 67 | 6 | 5-6 | 28,3 | 26 | 736 |
| 48 | Platane (<i>Platanus acerifolia</i>) | | | 68 | 6 | 5-6 | 28,3 | 26 | 736 |
| 49 | Lebensbaum | auf Privatgrundstück im nördl. Bereich | | k. A. | 7 | 8-10 | 38,5 | 26 | 1001 |
| 50 | Sand-Birke (<i>Betula pendula</i>) | auf Privatgrundstück im nördl. Bereich | | k. A. | 4 | 5-6 | 12,6 | 31 | 391 |

Tabelle 8: Vögel (Bestand im Geltungsbereich, Stand April 2008), Quelle: Beratungsgesellschaft NATUR dbR Dezember 2013: Bebauungsplan 144 „Opel Forum Rüsselsheim“. Zoologisches Fachgutachten: Vögel, Eidechsen und Fledermäuse.

| Art | Häufigkeit Brutpaare (Anzahl Ex.) | Status | Rote Liste Hessen 2006 | Rote Liste Deutschland 2007 | VSR EU 1979 | BartSchV 2005 | BNatSchG 2002 |
|---|-----------------------------------|--------|------------------------|-----------------------------|-------------|---------------|---------------|
| Aaskrähe (Raben-) <i>Corvus c. corone</i> | 3 | B | - | - | - | - | b |
| Amsel <i>Turdus merula</i> | 5 | B | - | - | - | - | b |
| Bachstelze <i>Motacilla alba</i> | 1 | B | - | - | - | - | b |
| Blaumeise <i>Parus caeruleus</i> | 2 | B | - | - | - | - | b |
| Gebirgsstelze <i>Motacilla cinerea</i> | 1 | BV | - | - | - | - | b |
| Girlitz <i>Serinus serinus</i> | 3 | B | V | - | - | - | b |
| Grünfink <i>Carduelis chloris</i> | 5 | B | - | - | - | - | b |
| Hausrotschwanz <i>Phoenicurus ochruros</i> | 6 | B | - | - | - | - | b |
| Hausperling <i>Passer domesticus</i> | 2 | B | V | V | - | - | b |
| Klappergrasmücke <i>Sylvia curruca</i> | (1) | R | V | - | - | - | b |
| Kohlmeise <i>Parus major</i> | 3 | B | - | - | - | - | b |
| Mauersegler <i>Apus apus</i> | (?) | BV | V | - | - | - | b |
| Mäusebussard <i>Buteo buteo</i> | 1 Ex | G | - | - | - | - | s |
| Mehlschwalbe <i>Delichin urbica</i> | (2) | R | 3 | V | - | - | b |
| Mönchsgrasmücke <i>Sylvia atricapilla</i> | (1) | R | - | - | - | - | b |
| Rauchschwalbe <i>Hirundo rustica</i> | 2 Ex | G | 3 | V | - | - | b |
| Ringeltaube <i>Columba palumbus</i> | 2 | B | - | - | - | - | b |
| Rotkehlchen <i>Erithacus rubecula</i> | 1 | BV | - | - | - | - | b |
| Schwarzmilan <i>Milvus migrans</i> | 1 Ex | G | V | - | Anh. 1 | - | s |
| Stieglitz <i>Carduelis carduelis</i> | 1 | B | V | - | - | - | b |

| | | | | | | | |
|--------------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|
| Stockente Anas platyrhynchos | 2 | R | - | - | - | - | b |
| Teichhuhn Gallinula chloropus | 1 | R | V | V | - | S | s |
| Türkentaube Streptopelia decaocto | (1) | R | 3 | - | - | - | b |
| Zilpzalp Phylloscopus collybita | 1 | B | - | - | - | - | b |

Status: B=Brutvogel, BV= Brutverdacht, G= Gast, R=Randsiedler
 Rote Liste: V = Vorwarnliste, 3 = Gefährdet
 VSR EU 1979: Anh. 1 = Anhang 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie
 BNatSchG: b = Besonders geschützt, s = Streng geschützt

Abbildung 6: Biotoptypenkartierung des Opel-Altwerks

