

Rüsselsheim, den 02.12.2019

BEKANNTMACHUNG

der 33. Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses

am Montag, den 09.12.2019, 18:00 Uhr

Rathaus, Großer Sitzungssaal

Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Bürgeranhörung (max. ½ Std.) zu den Punkten der Tagesordnung statt.

Tagesordnung

DS-NR.	TOP
	1 Genehmigung der letzten Niederschrift
604/16-21	2 Änderung der Satzung über die Erhebung einer Hundesteuer im Gebiet der Stadt Rüsselsheim am Main
618/16-21	3 3. Nachtrag zur Verlängerung der Geltungsdauer der Friedhofsgebührensatzung Bezug: Stadtverordnetenbeschluss vom 13.12.2018
635/16-21	4 Verbindliche Bauleitplanung - Rüsselsheim 2020, Maßnahmen Nr. 24-29 Standortentwicklung der Adam Opel AG Bebauungsplanverfahren Nr. 144 "Opel Forum Rüsselsheim - Motorworld" hier: Erneuter Auslegungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren
628/16-21	5 Mobilitätsplan Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main
629/16-21	6 Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (CLEVER) hier: Delegation der Auftragsvergabe an den Magistrat
624/16-21	7 Wohnungslosenhilfekonzert 2019 der Stadt Rüsselsheim am Main

DS-NR.	TOP	
625/16-21	8	Umsetzung von Housing First zur Reintegration wohnungsloser Menschen in den Wohnungsmarkt
620/16-21	9	Anmeldung zum Stellenplan 2020 für das Ausbildungsmodell: Praxisintegrierte Ausbildung in den städtischen Kindertagesstätten ab dem Ausbildungsjahr 2020/2021
621/16-21	10	Ausstattung und Weiterentwicklung der Schulbibliotheken an den Schulen in Trägerschaft der Stadt Rüsselsheim am Main
617/16-21	11	HH-Begleitantrag - Zuwegung Bahnsteig 2 Bezug: Antrag Nr. 26 der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke/Liste Solidarität und FWR/FNR vom 04.02.2019
626/16-21	12	Verbesserung der Verkehrssituation an der Kreuzung Bensheimer Straße / Rathausstraße / Konrad-Adenauer-Ring in Königstädten Bezug: HH-Begleitantrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FWR/FNR vom 04.02.2019
627/16-21	13	Kostenüberwachung von größeren Projekten hier: Bericht über Kosten- und Terminentwicklung der laufenden Projekte -Bericht des Magistrats zur Kenntnisnahme
	14	Anfragen und Mitteilungen

Nichtöffentlicher Teil

C. Vogt
Vorsitzender



Rüsselsheim, den 24.01.2020

NIEDERSCHRIFT

der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses

vom Montag, den 09.12.2019 um 18:00 Uhr

„A“

TOP 1 Genehmigung der letzten Niederschrift

Die Niederschrift über die 32. Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 12.11.2019 wird genehmigt.

TOP 2 Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (CLEVER) hier: Delegation der Auftragsvergabe an den Magistrat DS-Nr. 629/16-21

Frau Stadträtin Flörsheimer erläutert die Vorlage. Herr Ebert (FB Planung und Umwelt) und Herr Riemer (Opel Automobile GmbH) beantworten die Fragen der Ausschussmitglieder.

Die Vorlage wird in ihrer Notwendigkeit kontrovers diskutiert. Die Fragen der Ausschussmitglieder werden von Herrn Ebert (FB Planung um Umwelt), Herrn Riemer (Opel Automobile GmbH), Frau Stadträtin Flörsheimer und Herrn Stadtrat Kraft beantwortet.

Dem Diskussionsverlauf entsprechend schlägt der Stadtv. Weber vor, dass alle Magistratsvorlagen zur Vergabe den Mitgliedern der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben werden sollen mit der Zielsetzung ggf.. auftauchende Fragestellungen zu klären.

Frau Stadtv. Flörsheimer greift diesen Vorschlag auf und bietet an, dass die einschlägigen Magistratsvorlagen den Fraktionen digital zur Verfügung gestellt werden und diese dann signalisieren sollten, ob die Notwendigkeit besteht, zur abschließenden Beschlussfassung eine Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses einzuberufen.

Da der Stadtv. Krug für seine Fraktion noch Beratungsbedarf anmeldet, wird die Abstimmung über die Vorlage in die Stadtverordnetenversammlung verschoben.

**TOP 3 Änderung der Satzung über die Erhebung einer Hundesteuer im Gebiet der Stadt Rüsselsheim am Main
DS-Nr. 604/16-21**

Der Stadtv. Adam-Frick begründet den vorliegenden Änderungsantrag der Fraktion FW/FNR vom 18.11.2019.

Der Stadtv. Flörsheimer erklärt für die Unabhängige Liste, den Antrag der Fraktion FW/FNR unterstützen zu wollen und zieht daher Punkt 2 (ermäßigter Steuersatz für Bestandshunde) des Änderungsantrags der Unabhängigen Liste vom 09.11.2019 zurück. Der Stadtv. Krug erklärt wiederum für die Fraktion Die Linke/Liste Solidarität, diesem Passus (300,- EUR für Bestandshunde mit bestandener Wesensprüfung) als neuen Änderungsantrag übernehmen zu wollen.

Der Stadtv. Weber bittet bis zur Stadtverordnetenversammlung um Prüfung,

- ob eine steuerrechtliche Ungleichbehandlung von Bestandshunden und neu angeschafften Hunden möglich wäre
- ob die Regelung nach Punkt 3 des Änderungsantrags der Fraktion FW/FNR rechtlich zulässig wäre.

Dementsprechend sagt der Oberbürgermeister bis zur Stadtverordnetenversammlung eine rechtliche Prüfung der Satzung unter Berücksichtigung der Änderungsanträge zu.

Punkt 1 des Änderungsantrags der Unabhängigen Liste vom 09.11.2019 (Nachweis der Gefährlichkeit bei Kreuzungen) wird bei 3 Gegenstimmen und einer Enthaltung mehrheitlich zugestimmt. Punkt 2 (Ermäßigter Steuersatz für Bestandshunde) wird bei einer Ja-Stimme mit der Mehrheit der Gegenstimmen abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion FW/FNR vom 18.11.2019 wird bei 3 Gegenstimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich zugestimmt.

Unter Berücksichtigung der beschlossenen Änderungsanträge wird der Stadtverordnetenversammlung vorbehaltlich einer noch ausstehenden rechtlichen Prüfung bei 5 Gegenstimmen und 2 Stimm-Enthaltungen mit der Mehrheit der Ja-Stimmen empfohlen, dem Beschlussvorschlag in entsprechend zu ändernder Fassung zuzustimmen.

**TOP 4 3. Nachtrag zur Verlängerung der Geltungsdauer der Friedhofsgebührensatzung
Bezug: Stadtverordnetenbeschluss vom 13.12.2018
DS-Nr. 618/16-21**

Entsprechend der Beschlussfassung im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung einstimmig empfohlen, dem Beschlussvorschlag wie folgt zuzustimmen:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den 3. Nachtrag zur Friedhofsgebührensatzung mit dem Ziel, einer unbefristeten Verlängerung (Anlage).

3. Nachtrag zur Friedhofsgebührensatzung

Artikel 1

§ 7 wird wie folgt geändert:

Die Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main wird unbefristet verlängert.

Artikel 2

Diese Satzung tritt am 01.01.2020 in Kraft.

TOP 5 Verbindliche Bauleitplanung - Rüsselsheim 2020, Maßnahmen Nr. 24-29
Standortentwicklung der Adam Opel AG
Bebauungsplanverfahren Nr. 144 "Opel Forum Rüsselsheim - Motorworld"
hier: Erneuter Auslegungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren
DS-Nr. 635/16-21

Der Stadtv. Krug stellt Fragen zu folgenden Themenkomplexen (zu den detaillierten Fragestellungen siehe Anlage):

- Entwicklung der Flächenverteilung im Vergleich zu bisherigen Bebauungsplänen
- Verhältnis von Denkmalschutz und wirtschaftlicher Zumutbarkeit
- Bebauungsverbot zu Freiflächen
- Verhältnis von Hausrecht und öffentlichem Raum
- Einbindung des Bildungs- und Kulturzentrums.

Der Stadtv. Flörsheimer gibt eine umfangreiche Stellungnahme zur Drucksache ab (siehe Anlage).

Im Übrigen wird die Vorlage in erster Lesung beraten.

TOP 6 Mobilitätsplan Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main
DS-Nr. 628/16-21

Entsprechend der Beschlussfassung im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung bei 2 Gegenstimmen mit der Mehrheit der Ja-Stimmen empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen und dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

TOP 7 Wohnungslosenhilfekonzert 2019 der Stadt Rüsselsheim am Main
DS-Nr. 624/16-21

Entsprechend der Beschlussfassung im Sozial-, Integrations- und Jugendausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung einstimmig empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen bzw. dem Beschlussvorschlag wie folgt zuzustimmen:

A. Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt das beigefügte Wohnungslosenhilfekonzert 2019 (Anlage I) zur Kenntnis.

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass

2. Zahl der Obdachlosenfälle seit Beschluss des Wohnungshilfekonzertes aus dem Jahr 2016 um mehr als 52 % von 61 (113 Personen) auf 93 (189 Personen) im Jahr 2018 gestiegen ist.
3. die Zahl der eingewiesenen Familien ab drei Personen von 18 in 2016 auf 28 Fälle in 2018 gestiegen ist.
4. die Unterbringungskapazitäten der Obdachlosenbehörde für Familien und Einzelpersonen in der städtischen Obdachlosenunterkunft und in Pensionen zunehmend knapp werden.

B. Beschlussvorschlag

1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt das vorgelegte Wohnungslosenhilfekonzert 2019 (Anlage I).

TOP 8 Umsetzung von Housing First zur Reintegration wohnungsloser Menschen in den Wohnungsmarkt DS-Nr. 625/16-21

Entsprechend der Beschlussfassung im Sozial-, Integrations- und Jugendausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung einstimmig empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen bzw. dem Beschlussvorschlag wie folgt zuzustimmen:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass

1. die kumulierte Anzahl von unterzubringenden, wohnungslosen Menschen in Rüsselsheim in den Jahren 2016 bis 2018 um 67% von 113 auf 189 Personen gestiegen ist.
2. die Unterbringungskapazitäten der Obdachlosenbehörde insbesondere für die Unterbringung von wohnungslosen Familien knapp geworden sind.
3. die für die Umsetzung von Housing First benötigten Wohnungen auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung mit der gewobau bereitgestellt werden (Anlage I).
4. die sozialpädagogische Betreuung im Rahmen Housing First sowohl personell als auch finanziell vom Diakonischen Werk geleistet wird.
5. bei Umsetzung des Housing-First Ansatzes Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von jährlich rund 21.000 € entstehen können.

B. Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Abschluss der Rahmenvereinbarung über die Bereitstellung von Wohnungen im Rahmen des Projektes Housing First mit der gewobau.

**TOP 9 Anmeldung zum Stellenplan 2020 für das Ausbildungsmodell:
Praxisintegrierte Ausbildung in den städtischen Kindertagesstätten ab
dem Ausbildungsjahr 2020/2021
DS-Nr. 620/16-21**

Entsprechend der Beschlussfassung im Sozial-, Integrations.- und Jugendausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung einstimmig empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen bzw. dem Beschlussvorschlag wie folgt zuzustimmen:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis,

dass die Werner-Heisenberg-Schule an der Fachschule für Sozialwesen, Fachrichtung Sozialpädagogik, ab dem Schuljahr 2020/2021 eine zusätzliche Klasse zur Ausbildung von Erzieher*innen in der praxisintegrierten Form anbietet.

B. Beschluss

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt,

1. ab dem Betreuungsjahr 2020/2021 für zehn angehende Erzieher*innen im Rahmen der dreijährigen vergüteten praxisintegrierten Ausbildung Stellen in den städtischen Kindertagesstätten zu schaffen. Ab dem Stellenplan 2021 werden Personalkosten in Höhe von 197.742,50 Euro jährlich angemeldet. Der Prüfauftrag zur DS 397/16-21 Personalgewinnung und –bindung im Kitabereich vom 18.10.2018, wird in Bezug auf die Fragestellung, welche Möglichkeit es zur Einführung einer Vergütung für angehende Erzieher*innen gibt, als erledigt erklärt.
2. den Fachdezernenten zu beauftragen, eine entsprechende Kooperationsvereinbarung mit der Werner-Heisenberg-Schule zu unterzeichnen.
3. dass hierfür in den Ergebnishaushalt 2020 der städtischen Kindertagesstätten Beschäftigungsentgelte in Höhe von 79.096 Euro angemeldet werden.

**TOP 10 Ausstattung und Weiterentwicklung der Schulbibliotheken an den
Schulen in Trägerschaft der Stadt Rüsselsheim am Main
DS-Nr. 621/16-21**

Der Vorsitzende schlägt ergänzend vor, dem Eigenbetrieb die zu schaffende halbe Stelle für die Konzeption Schulbücherei als Zuschuss zu gewähren, diese im Wirtschaftsplan auszuweisen sowie eine Leistungsvereinbarung zu erstellen.

Unter Berücksichtigung dieser Ergänzung wird der Stadtverordnetenversammlung entsprechend der Beschlussfassung im Kultur-, Schul- und Sportausschuss einstimmig empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen bzw. dem Beschlussvorschlag wie folgt zuzustimmen:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis,

1. dass der Schulträger gesetzlich verpflichtet ist, Mittel für den Betrieb der Schulbüchereien an Schulen in seiner Trägerschaft zur Verfügung zu stellen.
2. dass den Rüsselsheimer Schulen bislang keine finanziellen Mittel für die Verwaltung und die Mediene Ausstattung der Schulbibliotheken zur Verfügung gestellt und keine Standards vorgegeben wurden.
3. dass sich vor diesem Hintergrund die Schulbibliotheken sehr unterschiedlich entwickelt haben.
4. dass zur fachlichen Unterstützung der Schulbüchereien bei K123 – Stadtbücherei eine schulbibliothekarische Fachstelle (im Umfang von 0,5 VZ) eingerichtet wird, hierfür werden ab dem kommenden Haushaltsjahr im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Mittel in Höhe von jährlich 28.000 € vorgesehen. Für das Haushaltsjahr 2020 werden anteilig Mittel in Höhe von 7.000 € eingeplant.

B. Beschluss

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt,

1. dass für die Bestandsverwaltung der Schulbüchereien der Rüsselsheimer Schulen eine einheitliche Software angeschafft wird. Hierfür werden im Entwurf des Haushaltsplanes 2020 Mittel in Höhe von 6.000 € eingestellt.
2. dass den Schulbibliotheken (ohne angegliederte Stadtteilbücherei) zukünftig ein Zuschuss zur Aktualisierung des Bestandes gewährt wird. Die Höhe des Zuschusses orientiert sich an den Empfehlungen zur Basisausstattung des Deutschen Bibliotheksverbandes. Ab dem Haushaltsjahr 2020 werden jährlich Mittel in Höhe von rund 27.500 € zur Verfügung gestellt (Anlage).

TOP 11 HH-Begleitantrag - Zuwegung Bahnsteig 2 Bezug: Antrag Nr. 26 der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke/Liste Solidarität und FWR/FNR vom 04.02.2019 DS-Nr. 617/16-21

Entsprechend der Beschlussfassung im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung einstimmig empfohlen, die Vorlage unter Ergänzung von Punkt 3 zur Kenntnis zu nehmen und dem Beschlussvorschlag mit Ausnahme von Punkt 4 wie folgt zuzustimmen:

A. Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass die Stadtunterführung von den Städtischen Betriebshöfen einmal im Jahr an einem Wochenende unter Vollsperrung einer Grundreinigung unterzogen wird. Im August 2019 wurde diese auch auf den Bereich des höhergelegenen Fußweges erweitert, wobei auch die Wände gesäubert wurden. Dies wird auch in den Folgejahren so bleiben.
2. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der im September 2019 stattgefundenen Begehung beider Unterführungen (UF) in direkter Bahnhofsnähe mit der Vertreterin der Kriminalprävention Polizeipräsidium Südhessen weitere Maßnahmen vorgeschlagen bzw. teilweise bereits angestoßen wurden
(Verbesserung der Sichtbeziehungen zu den Abgängen, Erhöhung der Helligkeit durch Installation vom Lichtband, Aufhellen des Bodenbelages im

Fußgängerbereich, Ausleuchtung Treppenaufgang zum Gleis 2).

3. Die Vorlage wird als Zwischenbericht zur Kenntnis genommen.

B. Beschluss

1. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, die durch die Kriminalprävention vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf die Umsetzbarkeit und die finanzielle Auswirkung zu prüfen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, vordringliche Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zeitnah umzusetzen.
3. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, für mittel- und langfristige Maßnahmen in den Folgejahren Haushaltsmittel einzustellen.

TOP 12 Verbesserung der Verkehrssituation an der Kreuzung Bensheimer Straße / Rathausstraße / Konrad-Adenauer-Ring in Königstädten Bezug: HH-Begleitantrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FWR/FNR vom 04.02.2019 DS-Nr. 626/16-21

Entsprechend der Beschlussfassung im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss wird der Stadtverordnetenversammlung einstimmig empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen und dem Beschlussvorschlag wie folgt zuzustimmen:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt den Bericht zum Antrag Nr. 25 der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FWR/FNR vom 04.02.2019 zur Kenntnis.

B. Beschluss

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, Planungsvarianten zur Verbesserung der Verkehrssituation zu prüfen und zur Beratung vorzulegen.

TOP 13 Kostenüberwachung von größeren Projekten hier: Bericht über Kosten- und Terminentwicklung der laufenden Projekte -Bericht des Magistrats zur Kenntnisnahme DS-Nr. 627/16-21

Der Bericht zur Kostenüberwachung von größeren Projekten wird zur Kenntnis genommen.

TOP 14 Anfragen und Mitteilungen

Die Frage des Stadtv. Walczuch nach einem Zwischenbericht zur Inanspruchnahme des Jobtickets wird mit dem Hinweis auf die erstmalige Veranschlagung im Haushaltsplanentwurf 2020 beantwortet.

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	629/
			16-
			21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

**Betreff: Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (CLEVER)
hier: Delegation der Auftragsvergabe an den Magistrat**

M-Nr.: 319 / 19

Beschlussvorschlag:

I: Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass mit dem Grundsatzbeschluss am 13.12.2018 zur DS-Nr. 446/16-21 – Errichtung einer intelligenten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge die Umsetzung der jetzt ausgeschriebenen Maßnahmen angestoßen und der Magistrat mit der Vorbereitung und Umsetzung der notwendigen Maßnahmen beauftragt wurde.
2. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass bei einer 100%-igen Förderung, Fördermittel in Höhe von 8,07 Mio. Euro bewilligt wurden.
3. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Rüsselsheim am Main derzeit die folgenden Leistungen zum Teil europaweit ausgeschrieben sind:
 - a. Ausschreibung Ladeinfrastruktur
 - b. Ausschreibung der notwendigen Trafostationen für die einzelnen Ladefarmen
 - c. Ausschreibung des Netzausbaues
 - d. Ausschreibung der Bauüberwachung
4. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass seitens der Opel Automobile GmbH zum Frühjahr 2020 (Ende März 2020) der elektrische Corsa in den Verkauf geht und bis dahin die ersten Ladefarmen aufgebaut sein müssen.

II: Beschluss

1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt zur beschleunigten Umsetzung, dass die Vergabe der projektbezogenen Aufgaben einschließlich der oben beschriebenen Leistungen auf den Magistrat bis auf Widerruf delegiert wird. Die Leistungen werden zu 100 % durch Bundesmittel aus dem Programm „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten“ finanziert.

Begründung:

A. Ausgangslage

Der Bund hat auf dem zweiten Kommunalgipfel am 28. November 2017 mit dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ ein Maßnahmenpaket für bessere Luft in Städten aufgelegt. Gegenstand des Programms sind Maßnahmen für die Elektrifizierung des urbanen Verkehrs und die Errichtung von Ladeinfrastruktur. Alle Maßnahmen sollen bis spätestens 2020 ihre Wirkung zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastungen entfalten.

Bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur handelt es sich um die Installation von Stromtankstellen zum Aufladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, die im Sinne der Nachhaltigkeit schadstoffarm, lärmindernd und ressourcenschonend eingesetzt werden. Die Ladeinfrastruktur soll zeitlich vorlaufend vor dem Markthochlauf der Elektromobilität erfolgen.

Als Grundlage einer Förderung für die notwendige Ladeinfrastruktur durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie dient der Green City Plan Rüsselsheim, der im September 2018 durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rüsselsheim am Main bereits beschlossen worden ist. (DS-Nr. 371/18)

B. Ziel

Ziel des Vorhabens ist ein wissenschaftlich begleiteter, bedarfsgerechter Aufbau einer zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur (LIS) für den Verkehrssektor in Rüsselsheim am Main, um eine nachhaltige Luftschadstoffemissionsminderung im Zuge eines beschleunigten Markthochlaufs elektromobiler Anwendungen zu erreichen. Im Rahmen der fachgebietsübergreifenden Kooperation werden die Themen Versorgungssicherheit, Netzintegration, wirtschaftliche Geschäftsmodelle durch die Hochschule RheinMain (FB Ingenieurwissenschaften) sowie Nutzer*innen Präferenzen und Mobilitätsverhalten (FB Architektur und Bauingenieurwesen) wissenschaftlich ausgewertet.

Teilziel ist, den lokalen Anteil an Erzeugungsleistung erneuerbarer Energien im Zuge der Mobilitätswende zu erhöhen.

In Rüsselsheim soll eine möglichst schnelle und zugleich flächendeckende Integration der E-Mobilität erfolgen. Nach der finalen Ausbaustufe 2022 sind in Rüsselsheim am Main ca. 286 Ladepunkte/ 10.000 Einwohnern vorgesehen; das Gesamtvolumen an Ladeinfrastruktur in Rüsselsheim am Main beläuft sich im Rahmen aller Verbundpartner zum Projekt auf etwa 1300 Ladepunkte (eine Ladesäule besitzt zwei Ladepunkte). Das Projekt erhält dadurch besondere Aufmerksamkeit, dass in Rüsselsheim am Main als Automobilstandort mit der ansässigen Opel Automobile GmbH bereits elektromobile Fahrzeuge entwickelt werden, die spätestens ab 2020 dem Markt zur Verfügung stehen. Ab dem Jahr 2024 erhält jede Modellreihe bei Opel eine zusätzliche Elektrolinie.

C. Problem / Ausgangslage

Der notwendige Klimaschutz, die Energiewende und die zunehmend in den Fokus rückende Mobilitätswende stellen deutsche Kommunen vor erhebliche Herausforderungen. Besonders in polyzentralen Räumen, wie dem Rhein-Gebiet, herrscht mit regelmäßigen Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen dringender Handlungsbedarf. Bezüglich der Klimaschutzziele ist hervorzuheben, dass sich alle 195 Vertragsstaaten bei der UN -Klimakonferenz in Paris auf eine Korrektur der Erderwärmung nach unten von 2° C auf 1,5° C geeinigt haben. Folglich sind die Maßnahmen zur Treibhausgasemissionsminderung aber auch zur allgemeinen Schadstoffminderung in der Luft zu intensivieren. In Anbetracht der Stagnation von Treibhausgasemissionsminderungen im Verkehrssektor, muss der Verkehr elektrifiziert werden, um die Zielsetzung der Bundesregierung bis 2050 zu erreichen. Besonders bei der Dekarbonisierung des straßengebundenen Verkehrs besteht in Deutschland erheblicher Nachholbedarf. Dabei ist darauf zu achten, dass zur Erzeugung der hierfür verwandten elektrischen Energie möglichst ausschließlich regenerative Quellen genutzt werden, sodass für die im Straßenverkehr zusätzlich verbrauchte elektrische Energie keine Treibhausgasemissionen freigesetzt werden. Bezüglich der Luftschadstoffemissionen führt das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLUG) im Lufthygienischen Jahresbericht 2016 aus, dass die Immissionsbelastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe weiterhin ein wesentliches Problem darstellt. Im öffentlichen Fokus stehen zurzeit vorwiegend die Stickoxide (NO_x). Vor allem der NO₂-Jahresmittelwert der verkehrsnahen Messstation Rugby-Ring übersteigt seit Beginn der Messung jährlich den Grenzwert von 40 µg/m³. Im Jahr 2017 und 2018 wurde der Grenzwert erstmals leicht unterschritten. Aufgrund der skizzierten Problematik plant die Stadt Rüsselsheim am Main die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen in den Jahren 2020 bis 2022. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur wird zum 30. September 2022 abgeschlossen sein.

Die Stadt Rüsselsheim am Main hat derzeit ein kleines Netz an Ladesäulen aufgebaut. Handel und Gewerbe bieten ebenso erste Lademöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des stark anwachsenden Trends zur Elektromobilität sowie dem Ausbau des Elektrofahrzeugangebots, ist dies nicht ausreichend und zeitgemäß. Folglich kann ein Markthochlauf der Elektromobilität nur eintreten, wenn das Angebot an Ladeinfrastruktur größer, Ladezeiten kürzer und Batteriereichweiten weiterentwickelt werden. Mit den geplanten Maßnahmen sollen Grenzwertüberschreitungen in Rüsselsheim am Main zügig reduziert und eine Grundlage zum Erreichen der Ziele zur Energie- und Verkehrswende gelegt werden.

D. Beschlusshistorie

Mit Datum vom 27.4.2017 wurde die DS-Nr. 591/11-16 - Konzept für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung hier: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Rüsselsheim am Main beschlossen.

Mit Datum vom 06.09.2018, DS-Nr. 371/16-21 wurde der Green City Masterplan von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rüsselsheim beschlossen. Er ist die Grundlage für jede weitere Förderung.

Mit DS 446/16-21 hat die Stadtverordnetenversammlung am 13.12.2018 die Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (CLEVER) zugestimmt. Die Maßnahme wurde vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie als förderfähig eingestuft und Fördermittel in Höhe von 8,07 Mio. € bei einer 100%igen Förderung bewilligt.

E. Verfahren / Voraussetzung für die Delegation:

Die folgenden Leistungen sind bzw. werden zum Teil europaweit öffentlich ausgeschrieben:

- e. Ausschreibung Ladeinfrastruktur
- f. Ausschreibung der notwendigen Trafostationen für die einzelnen Ladefarmen
- g. Ausschreibung des Netzausbaues
- h. Ausschreibung der Bauüberwachung

Das Rechnungsprüfungsamt ist wie bisher in die Vergabeverfahren durch die Durchführung von Submissionen und Angebotsöffnungen eingebunden und wird über einen Vergabevermerk über die Auftragserteilung in Kenntnis gesetzt.

Im Haushalt 2019ff sind für das Projekt Clever unter der Investitionsnummer 13041200AH Mittel in Höhe von 5.000.000 Euro für 2019 sowie eine VE in Höhe von 6.000.000 Euro eingestellt. Diese Mittel werden begrenzt durch die Förderzusage in Höhe von 8,07 Mio. Euro.

Aufgrund der hohen Eilbedürftigkeit ist es notwendig, dass unmittelbar nach der Auswertung der Angebote Aufträge erteilt werden. Hierzu wird die Auftragserteilung auf den Magistrat delegiert.

F. Finanzierung

Nach dem Bescheid aus dem Dezember 2018 sind Kosten in Höhe von **8.076.749,46** Euro zu erwarten. Diese Kosten werden im Haushalt der Stadt Rüsselsheim als Ausgaben verbucht. Parallel dazu erhält die Stadt Rüsselsheim Fördergelder in gleicher Höhe. Die Einnahmen werden im Haushalt ebenfalls dokumentiert.

G. (Folge)Kosten

Die geplanten Maßnahmen in Rüsselsheim am Main zur Durchführung des Projekts zur Errichtung von Low-Cost-Ladeinfrastruktur werden durch eine Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie unterstützt. Für die von der Stadt Rüsselsheim geplanten Maßnahmen ist eine Förderung von 100% vorgesehen. Durch Einhaltung der förderfähigen Summe wird angestrebt, Kosten für die Stadt Rüsselsheim am Main zu vermeiden.

Mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur wird erwartet, dass der Umstieg auf die Elektromobilität kurzfristig gelingt. Für die dauerhafte Unterhaltung der Ladeinfrastruktur wird erwartet, dass diese von Dritten übernommen wird, so dass keine weiteren Kosten für die Stadt Rüsselsheim entstehen. Es ist beabsichtigt nach der Haltezeit von drei Jahren für Wechselstromlader die Ladeinfrastruktur zu vermarkten.

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	604/ 16- 21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Änderung der Satzung über die Erhebung einer Hundesteuer im Gebiet der Stadt Rüsselsheim am Main

M-Nr.: 270 / 19

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehende Vorlage zur Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, § 5 der Satzung über die Erhebung einer Hundesteuer im Gebiet der Stadt Rüsselsheim am Main, zuletzt geändert am 02.05.2014 wie folgt zu ändern:

Artikel I

§ 5 Abs. 4 wird wie folgt neu gefasst:

**§ 5
Steuersatz**

(4) Als gefährliche Hunde gelten Hunde der Rassen und Gruppen sowie deren Kreuzungen untereinander oder mit anderen Hunden, deren Gefährlichkeit nach § 2 Abs. 1 der Gefahrenabwehrverordnung über das Halten und Führen von Hunden vom 22.1.2003 (GVBl. I S. 54) in der jeweils geltenden Fassung vermutet wird oder die nach § 2 Abs. 2 der Gefahrenabwehrverordnung über das Halten und Führen von Hunden vom 22.1.2003 (GVBl. I S. 54) in der jeweils geltenden Fassung gefährlich sind.

Artikel II

Inkrafttreten

Diese Änderung tritt am 01.01.2020 in Kraft.

Begründung:

I. Ziel

Ziel ist die Anpassung des erhöhten Steuersatzes für alle gefährlichen Hunde im Sinne der Gefahrenabwehrverordnung über das Halten und Führen von Hunden (HundeVO). Der Gesetzgeber vermutet bei den sogenannten Listenhunden im Sinne des § 2 Abs. 1 HundeVO eine Gefährlichkeit aufgrund der Rassezugehörigkeit. Ein erhöhter Steuersatz soll eine höhere Hürde zum Erwerb eines gefährlichen Hundes, im Sinne der HundeVO, setzen.

Gem. § 2 Abs. 1 der HundeVO wird bei folgenden Rassen und deren Kreuzungen untereinander sowie mit anderen Hunden eine Gefährlichkeit vermutet:

1. Pitbull-Terrier oder American Pitbull Terrier,
2. American Staffordshire-Terrier oder Staffordshire Terrier,
3. Staffordshire-Bullterrier,
4. Bullterrier,
5. American Bulldog,
6. Dogo Argentino,
7. Kangal (Karabash),
8. Kaukasischer Owtscharka,
9. Rottweiler.

II. Problem

Bisher wurden lediglich gefährliche Hunde im Sinne des § 2 Abs. 2 der HundeVO mit einem jährlichen Steuersatz von 600,00 € in Rüsselsheim am Main besteuert. Dies sind Hunde, welche zwar aufgrund ihrer Rassezugehörigkeit nicht als gefährlich gelten, jedoch aufgrund ihres Verhaltens, im Sinne des § 2 Abs. 2 der HundeVO, als gefährlich eingestuft werden. Hierunter fallen Hunde, die sich als bissig erwiesen haben, unkontrolliert Tiere hetzen oder reißen, oder aufgrund ihres Verhaltens die Annahme rechtfertigen, dass sie Menschen oder Tiere ohne begründeten Anlass beißen.

Derzeit sind in Rüsselsheim am Main zwei Hunde entsprechend eingestuft worden.

Ein gefährlicher Hund im Sinne des § 2 Abs. 1 der HundeVO sog. Listenhund wird derzeit deckungsgleich, wie jeder andere Hund, besteuert. Der Steuersatz beträgt jährlich gem. § 5 Abs. 1 der Satzung über die Erhebung einer Hundesteuer im Gebiet der Stadt Rüsselsheim lediglich 96,00 € im Jahr. Ein Quervergleich mit anderen Kommunen, verdeutlicht, dass der Hundesteuersatz für gefährlich gelistete Hunde, in Rüsselsheim am Main, sehr niedrig angesetzt ist.

Folgende Hundesteuersätze werden in anderen Kommunen für Listenhunde jährlich festgesetzt:

- Frankfurt am Main 900,00 €
- Bischofsheim und Darmstadt 600,00 €
- Hanau 500,00 €

Ein Verzicht auf die Erhöhung des Hundesteuersatzes für gefährliche Hunde im Sinne der HundeVO ermöglicht einer breiteren Personengruppe sich einen gefährlichen Hund anzuschaffen.

III. Lösung

Daher ist die Anpassung des Steuersatzes für alle gefährlichen Hunde im Sinne der HundeVO zielführend. Damit geht die Ausschöpfung der gesetzlichen Möglichkeiten einher. Die Erhöhung der Hundesteuer für gefährliche Hunde kann den Personenkreis selektieren und ggf. die Anschaffung eines solchen gefährlichen Listenhundes verhindern.

Die Rechtsprechung hat sich mehrfach mit dem erhöhten Steuersatz für Listenhunde befasst und festgestellt, dass Kommunen bei der Hundesteuererhebung neben rein fiskalischen Zwecken auch den Lenkungszweck verfolgen dürfen, als gefährlich eingestufte Hunde aus ihrem Stadtgebiet zurückzudrängen (BVerwG, Urteil vom 15.10.2014 -9 C 8.13). Konkret geht das BVerwG in einer anderen Entscheidung davon aus, dass satzungsgebende Kommunen die Wertungen eines anderen Normgebers-des Landes- übernehmen dürfen, wenn keine Anhaltspunkte vorliegen, dass die übernommene Annahme der gefährlichen Hunderasselisten falsch sind (BVerwG, Beschluss vom 7.11.2011- 9 B 61/10).

IV. Kosten

Mit der Änderung des § 5 Abs.4 der Hundesteuersatzung geht eine sog. "dynamische" Verweisung auf die HundeVO einher. Nach dem Urteil des VGH Kassel vom 25.04.2012 -5 A 2112/11 ist es nämlich zulässig, in der Hundesteuersatzung auf die jeweils geltende Fassung zu verweisen. Ändert der Gesetzgeber die HundeVO muss folglich die Hundesteuersatzung nicht mehr überarbeitet werden.

Die Erhöhung des Steuersatzes erfüllt ebenfalls die Vorgaben der Schutzschirmvereinbarung um Einnahmepotenziale zu optimieren. Eine aktuelle Überprüfung der Erlaubnisinhaber/innen hat ergeben, dass in Rüsselsheim am Main derzeit 55 gefährliche Hunde, hiervon bisher 53 gefährliche Hunde aufgrund der Rassezugehörigkeit, gemeldet sind. Bei einem Steuersatz von 96,00 € je Tier werden derzeit Steuereinnahmen von jährlich 6.288,00 € generiert (2 x 600,00 € + 53 x 96,00 €). Bei einer Anpassung auf einen Steuersatz von 600,00 € sind dies 33.000,00 €. Hierdurch entstehen jährliche Mehreinnahmen von 26.712,00 €.

Eine jährliche Festsetzung in Höhe von 600,00 € für gefährliche Listenhunde hat keine erdrosselnde Wirkung und ist zulässig. Der VGH Kassel hat mit Beschluss vom 03.01.2012 -5 B 2209/11 sogar die Erhebung einer Hundesteuer in Höhe von 900,00 € rechtlich nicht beanstandet und ausdrücklich festgestellt, dass eine Steuerhöhe von 900,00 € die Hundehaltung nicht unmöglich macht.

Rüsselsheim am Main, den 22.10.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Synopse – Satzung über die Erhebung einer Hundesteuer im Gebiet der Stadt Rüsselsheim

Alte Fassung	Neue Fassung
<p>§ 5</p> <p>(4) Als gefährliche Hunde gelten Hunde im Sinne der Hessischen Gefahrenabwehrverordnung über das Halten und Führen von Hunden (Hunde VO) in der jeweils gültigen Fassung, die sich als bissig erwiesen haben, Tiere hetzen oder reißen, oder aufgrund ihres Verhaltens die Annahme rechtfertigen, dass sie Menschen oder Tiere ohne begründeten Anlass beißen.</p>	<p>§ 5</p> <p>(4) Als gefährliche Hunde gelten Hunde der Rassen und Gruppen sowie deren Kreuzungen untereinander oder mit anderen Hunden, deren Gefährlichkeit nach § 2 Abs. 1 der Gefahrenabwehrverordnung über das Halten und Führen von Hunden vom 22.1.2003 (GVBl. I S. 54) in der jeweils geltenden Fassung vermutet wird oder die nach § 2 Abs. 2 der Gefahrenabwehrverordnung über das Halten und Führen von Hunden vom 22.1.2003 (GVBl. I S. 54) in der jeweils geltenden Fassung gefährlich sind.</p>

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	618/
			16-
			21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: 3. Nachtrag zur Verlängerung der Geltungsdauer der Friedhofsgebührensatzung
Bezug: Stadtverordnetenbeschluss vom 13.12.2018

M-Nr.: 296 / 19

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehende Vorlage zur Beschlussfassung zu.

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den 3. Nachtrag zur Friedhofsgebührensatzung mit dem Ziel, einer unbefristeten Verlängerung (Anlage).

3. Nachtrag zur Friedhofsgebührensatzung

Artikel 1

§ 7 wird wie folgt geändert:

Die Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main wird unbefristet verlängert.

Artikel 2

Diese Satzung tritt am 01.01.2020 in Kraft.

Erläuterung/Begründung:

A: Ziel

Die Gültigkeit der Friedhofsgebührensatzung wird über den Ablaufzeitpunkt des 31.12.2019 unbefristet verlängert.

B: Problem/Ausgangslage

Die Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main tritt mit Ablauf des 31.12.2019 außer Kraft. Die Friedhofsverwaltung verfügt somit zum vorgenannten Ablaufdatum über keine Rechtsgrundlage zur Gebührenerhebung.

C: Beschlusshistorie/Entwicklung

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 13.12.2018 den 2. Nachtrag zur Friedhofsgebührensatzung mit einer befristeten Geltungsdauer bis zum 31.12.2019 beschlossen. Grundlage für den Beschluss waren u. a. anstehende Verhandlungen zu anzupassenden Tätigkeiten und Budgetvereinbarungen für den Bereich der Grünpflege zwischen der Stadt Rüsselsheim am Main und dem Städteservice Raunheim Rüsselsheim AöR, die auch im Friedhofs- und Bestattungswesen zu monetären Veränderungen führen werden. Die Vorgehensweise basiert auf Grundlage der Budgetvereinbarung vom 12.01.2016 und dem Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Gründung des Städteservices Raunheim Rüsselsheim AöR vom 26.11.2015.

Des Weiteren hat eine Erhebung und Freiflächenberechnung im Rahmen der Nachkalkulation 2018 gravierende Veränderungen auf den Rüsselsheimer Friedhofsanlagen im Bereich „öffentliches Grün“ ergeben. Der aktuelle Freiflächenwert auf den Rüsselsheimer Friedhöfen beziffert sich auf 40,9% (6,955 ha) gegenüber 27,3% (4,641 ha) aus dem Jahre 2010 und ist im Wesentlichen auf zwischenzeitlich abgelaufene und geräumte Grabstätten unter Berücksichtigung veränderter Bestattungskultur (83,78% Urnenbeisetzungen) zurückzuführen.

Ungeachtet noch nicht abgeschlossener Verhandlungen zum Tätigkeitskatalog und dem künftigen Grün-Budget zu Gunsten des Städteservices, würde sich der jährliche Kostenanteil für öffentliches Grün -unter Berücksichtigung gegenwärtiger Unterhaltungskosten- bereits heute von 212.390,- € auf 324.220,- € verändern.

D: Lösungsvorschlag

Aufgrund der Tatsache, dass der Friedhofsverwaltung kein seriöser Zeitpunkt zum Verfahren/ Beschluss zum angepassten Tätigkeitskatalog-Grün und den künftigen Pflegekosten durch den Städteservice mitgeteilt werden kann, ist eine unbefristete Verlängerung der aktuellen Friedhofsgebührensatzung zweckdienlich. Hierzu ist eine Änderung von § 7 erforderlich.

Nach vorliegendem Beschluss zur v. g. Evaluierung Tätigkeitskatalog inkl. künftiger Pflegekosten wird die Friedhofsverwaltung umgehend eine Neukalkulation der Friedhofsgebühren veranlassen und eine neue Gebührenordnung zur Beschlussfassung vorlegen. Dem Verfahren wird eine aktualisierte Friedhofssatzung –auf Grundlage des geänderten Friedhofs- und Bestattungsgesetzes, ebenfalls gebührenrelevant- angeschlossen.

Gegen eine unbefristete Verlängerung der Geltungsdauer einer Friedhofsgebührensatzung bestehen seitens des Rechtsamtes keine Bedenken.

E: Alternativen

Zur Verlängerung der Geltungsdauer der Friedhofsgebührensatzung stehen unter dem Aspekt einer ordnungsgemäßen Erhebung von Gebühren keine Alternativen zur Verfügung.

F: Auswirkung auf Dritte

Für Gebührenpflichtige ergeben sich gegenwärtig keine Veränderungen.

Anlagen

1. aktuelle Friedhofsgebührensatzung
2. Synopse
3. Freiflächenberechnung

Rüsselsheim am Main, den 12.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main

- * Auf Grund der §§ 5, 51 Nr. 6 und 93 Abs. 1 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung vom 01. April 2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 2011 (GVBl. I S. 786), der §§ 1 bis 5a, 9 und 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) vom 17. März 1970 (GVBl. I S. 225), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. November 2012 (GVBl. S. 436), den Bestimmungen des Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes (HessVwVG) in der Fassung vom 12. Dezember 2008 (GVBl. I 2009, S. 2) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. November 2012 (GVBl. S. 430) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rüsselsheim am 13.12.2018 den folgenden 2. Nachtrag der Friedhofsgebührensatzung beschlossen:

Hinweis: Die in dieser Satzung in männlicher Sprachform gehaltenen Begriffe gelten gleichermaßen auch für die weibliche Sprachform.

§ 1

Allgemeines

(1) Die Stadt betreibt die Friedhöfe

- Waldfriedhof,
- Friedhof am Waldweg,
- Friedhof Königstädten und
- Friedhof Bauschheim

als öffentliche Einrichtung.

(2) Für die Inanspruchnahme der Einrichtungen und Anlagen der Friedhöfe erhebt die Stadt nach Maßgabe dieser Satzung Gebühren.

Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main

§ 2

Gebührensschuldner

- (1) Gebührensschuldner ist, wer Leistungen nach § 3 beantragt.
- (2) Einschränkung zu Abs. 1 ist für nachfolgende Leistungen zur Antragstellung nur berechtigt:
 - für den Erwerb des Nutzungsrechtes an einer Grabstätte der Bestattungspflichtige nach § 7 Abs. 2 der Friedhofssatzung,
 - für Bestattungen, Ausgrabungen/Entfernungen, Verlängerung der Nutzungsdauer der Grabstätte und Grabberäumungen der Nutzungsberechtigte.

§ 3

Leistungen, Gebührensätze, Gebührenmaßstäbe

Für folgende Leistungen werden Gebühren erhoben:

1. Erwerb von Nutzungsrechten

1.1. Erdgrabstätten

a) Erdreihengrabstätte für Verstorbene bis zum vollendeten 5. Lebensjahr für die Nutzungsdauer von 20 Jahren	399,00 €
b) Erdreihengrabstätte für Verstorbene ab dem vollendeten 5. Lebensjahr für die Nutzungsdauer von 25 Jahren	1.780,43 €
c) Erdreihengrabstätte mit reduziertem Grabbeet für die Nutzungsdauer von 25 Jahren	1.835,42 €
d) Erdwahlgrabstätte einstellig für die Nutzungsdauer von 40 Jahren	3.152,45 €
e) Erdwahlgrabstätte zweistellig für die Nutzungsdauer von 40 Jahren	4.458,24 €
f) Erdwahlgrabstätte dreistellig für die Nutzungsdauer von 40 Jahren	5.460,21 €
g) Erdwahlgrabstätte vierstellig für die Nutzungsdauer von 40 Jahren	6.304,91 €
h) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Erdwahlgrabstätte einstellig pro Jahr	78,81 €
i) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Erdwahlgrabstätte zweistellig pro Jahr	111,46 €

Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main

j) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Erdwahlgrabstätte dreistellig pro Jahr	136,51 €
k) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Erdwahlgrabstätte vierstellig pro Jahr	157,62 €
l) Zusatzgebühr für Erdgrabstätten mit Grabumfassung je lfd. m	77,09 €
<u>1.2 Urnengrabstätten</u>	
a) Urnenreihengrabstätte für die Nutzungsdauer von 20 Jahren	593,99 €
b) Urnenreihengrabstätte als Rasengrab für die Nutzungsdauer von 20 Jahren	615,11 €
c) Urnenwahlgrabstätte für die Nutzungsdauer von 30 Jahren	1.286,03 €
d) Urnenwahlgrabstätte in einer Urnennische ohne Blumennische für die Nutzungsdauer von 25 Jahren	1.189,08 €
e) Urnenwahlgrabstätte in einer Urnennische mit Blumennische für die Nutzungsdauer von 25 Jahren	1.370,75 €
f) Urnenwahlgrabstätte als Baumgrab für die Nutzungsdauer von 30 Jahren	2.486,05 €
g) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Urnenwahlgrabstätte pro Jahr	42,87 €
h) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Urnenwahlgrabstätte in einer Urnennische ohne Blumennische pro Jahr	47,56 €
i) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Urnenwahlgrabstätte in einer Urnennische mit Blumennische pro Jahr	54,83 €
j) Verlängerung der Nutzungsdauer für eine Urnenwahlgrabstätte als Baumgrab pro Jahr	82,87 €
k) Zusatzgebühr für Urnengrabstätten mit Grabumfassung	308,37 €
<u>1.3 Gemeinschaftsanlagen</u>	
a) Anonyme (namenlose) Erdgrabstätte für die Nutzungsdauer von 25 Jahren	1.932,20 €
b) Anonyme (namenlose) Urnengrabstätte für die Nutzungsdauer von 20 Jahren	901,34 €

Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main

2. Bestattungen, Ausgrabungen, Grabberäumungen	
a) Bestattung einer Leiche für Verstorbene bis zum vollendeten 5. Lebensjahr	273,20 €
b) Bestattung einer Leiche für Verstorbene ab dem vollendeten 5. Lebensjahr	819,59 €
c) Zusatzgebühr für Tieferlegung eines Sarges	115,95 €
d) Bestattung einer Urne in einem Erdgrab	128,19 €
e) Bestattung einer Urne in einer Urnennische	76,91 €
f) Ausgrabung einer Leiche bis zum vollendeten 5. Lebensjahr	285,86 €
g) Ausgrabung einer Leiche ab dem vollendeten 5. Lebensjahr	857,57 €
h) Ausgrabung einer Asche	56,21 €
i) Entfernung einer Urne aus einer Urnennische	25,32 €
j) Beräumung eines Erdgrabes je Stelle	287,78 €
k) Beräumung eines Urnengrabes	71,94 €
3. Trauerhalle, Leichenaufbewahrungsraum, Kühlzelle	
a) Nutzung der Trauerhalle je begonnenen 30 Minuten	134,00 €
b) Benutzung des Leichenaufbewahrungsraumes/ Kühlzelle je angefangenem Tag	66,88 €
c) Benutzung Sezierraum/Waschraum	151,95 €
4. sonstige Leistungen	
a) Bearbeitung einer Genehmigung zur Ausgrabung einer Leiche	51,96 €
b) Bearbeitung einer Genehmigung zur Ausgrabung/Entfernung einer Urne	17,32 €
c) Urnenversand	25,86 €
d) Bearbeitung einer Genehmigung für die Errichtung und jede Veränderung von Grabmalen, Steineinfassungen oder sonstigen baulichen Anlagen	25,98 €

Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main

§ 4

Entstehung und Fälligkeit der Gebührenschuld

- (1) Die Gebührenschuld entsteht in den Fällen des
- § 3 Punkt 1 für den Erwerb des Nutzungsrechtes an einer Grabstätte mit der erfolgten Bestattung,
 - § 3 Punkt 1 für die Verlängerung eines bereits erworbenen Nutzungsrechtes mit der Erteilung der Verlängerung,
 - § 3 Punkt 2 bis 4 mit der Erbringung der Leistung.
- (2) Die Gebührenschuld wird einen Monat nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides fällig.

§ 5

Rechtsmittel, Zwangsmittel

- (1) Gegen die Heranziehung zu Gebühren sind die Rechtsmittel nach den jeweils gültigen Bestimmungen über die Verwaltungsgerichtsbarkeit gegeben. Durch das Einlegen eines Rechtsmittels gegen den Gebührenbescheid wird die Verpflichtung zur Zahlung nicht aufgehoben.
- (2) Die nach dieser Satzung erhobenen Gebühren unterliegen der Beitreibung nach den Vorschriften des Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes (HessVwVG) in der jeweils gültigen Fassung.

§ 6

Stundung und Erlass von Gebühren

Im Falle nachgewiesener Bedürftigkeit können die nach dieser Satzung erhobenen Gebühren gestundet bzw. ganz oder teilweise erlassen werden.

Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main

* § 7

Inkrafttreten

Die Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim wird bis zum 31.12.2019 verlängert.

Diese Satzung tritt am 01.01.2019 in Kraft.

Rüsselsheim, den 14.12.2018

DER MAGISTRAT
DER STADT RÜSSELSHEIM

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Synopse

Friedhofsgebührensatzung 3. Nachtrag zur Verlängerung der Geltungsdauer

<u>Alt</u>	<u>Neu</u>
<p>§ 7 Inkrafttreten</p> <p>Die Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim wird bis zum 31.12.2019 verlängert.</p> <p>Diese Satzung tritt am 01.01.2015 in Kraft.</p>	<p>§ 7 Verlängerung der Geltungsdauer</p> <p>Die Friedhofsgebührensatzung der Stadt Rüsselsheim am Main wird unbefristet verlängert.</p> <p>Diese Satzung tritt am 01.01.2020 in Kraft.</p>

Freiflächenberechnung Rüsselsheimer Friedhöfe

auf Grundlage der Erhebung/Schätzung vor Ort durch Herrn Dipl.-Ing. Andreas Morgenroth vom 23.08.2018

	Gesamtfläche in ha	Belegung in Prozent / ha inkl. Entwicklungsflächen, Wege und Plätze	Freifläche in Prozent / ha
Wald	9,4 ha	65 % = 6,11 ha	35 % = 3,29 ha
FaW	4,1 ha	50 % = 2,05 ha	50 % = 2,05 ha
Kö	2,7 ha	55 % = 1,485 ha	45 % = 1,215 ha
Bau	0,8 ha	50 % = 0,4 ha	50 % = 0,4 ha
Gesamt	17,0 ha	59,1 = 10,045 ha	40,9 % = 6,955 ha

Berechnungsformel:

$6,955 \text{ ha (Freifläche)} \times 100 : 17 \text{ ha (Gesamtfläche)} = 40,91 \% \text{ Überhang/öffentliches Grün}$

Hinweis:

Die Berechnung der Freiflächen auf den Rüsselsheimer Friedhöfen erfolgte auf Datenbasis der Erhebung/Schätzung vor Ort durch Herrn Dipl.- Ing. Andreas Morgenroth. Geringfügige Abweichungen zur angegebenen Freifläche können durch ständige Veränderungen (z. B. Beseitigung von abgelaufenen Grabstätten) nicht ausgeschlossen werden.

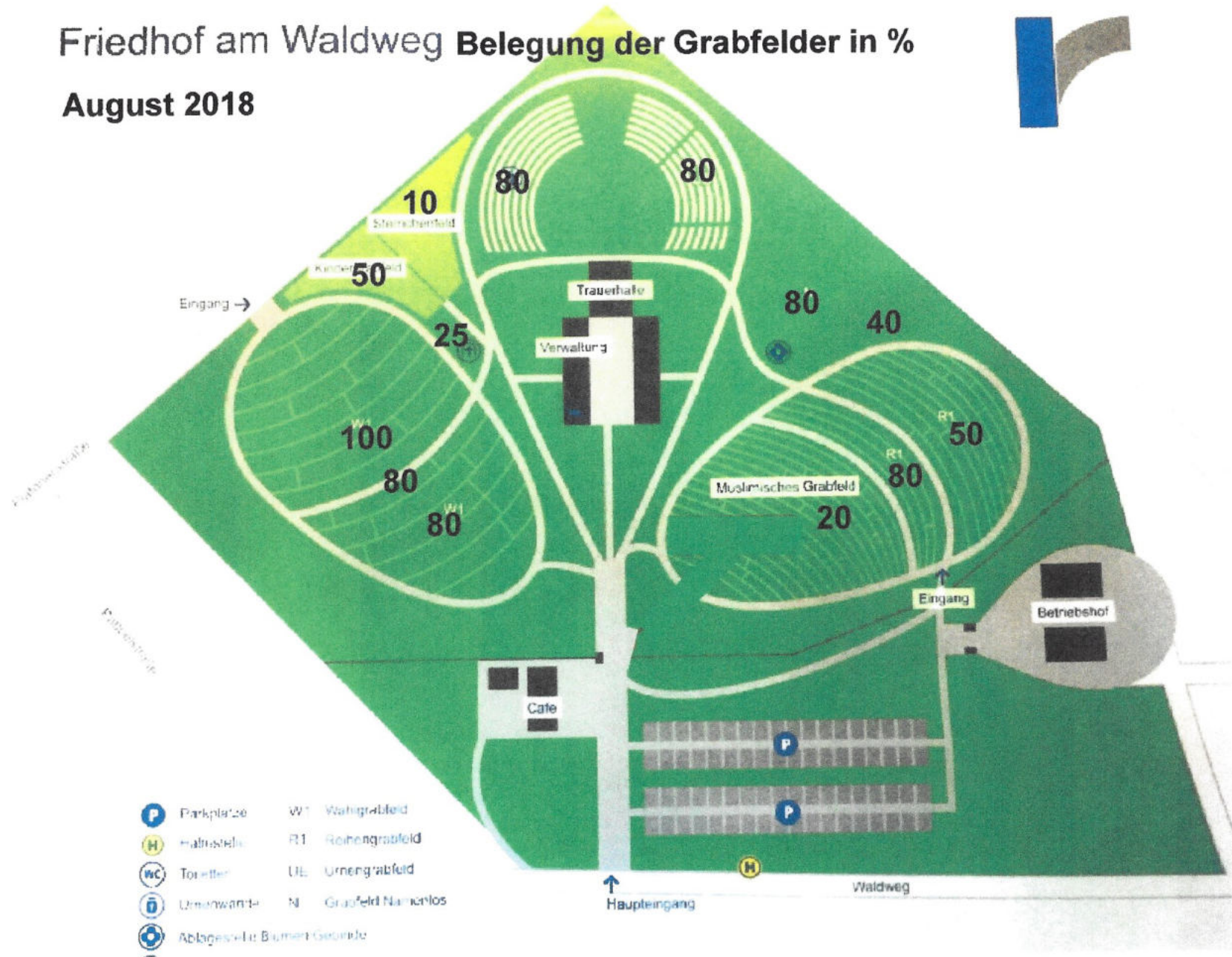
**Belegung der Rüsselsheimer Friedhöfe,
gemäß Erfassung Friedhofsentwicklungsplan
sowie aktueller Vor-Ort-Schätzung am 23.08.2018**

ÜBERSICHT

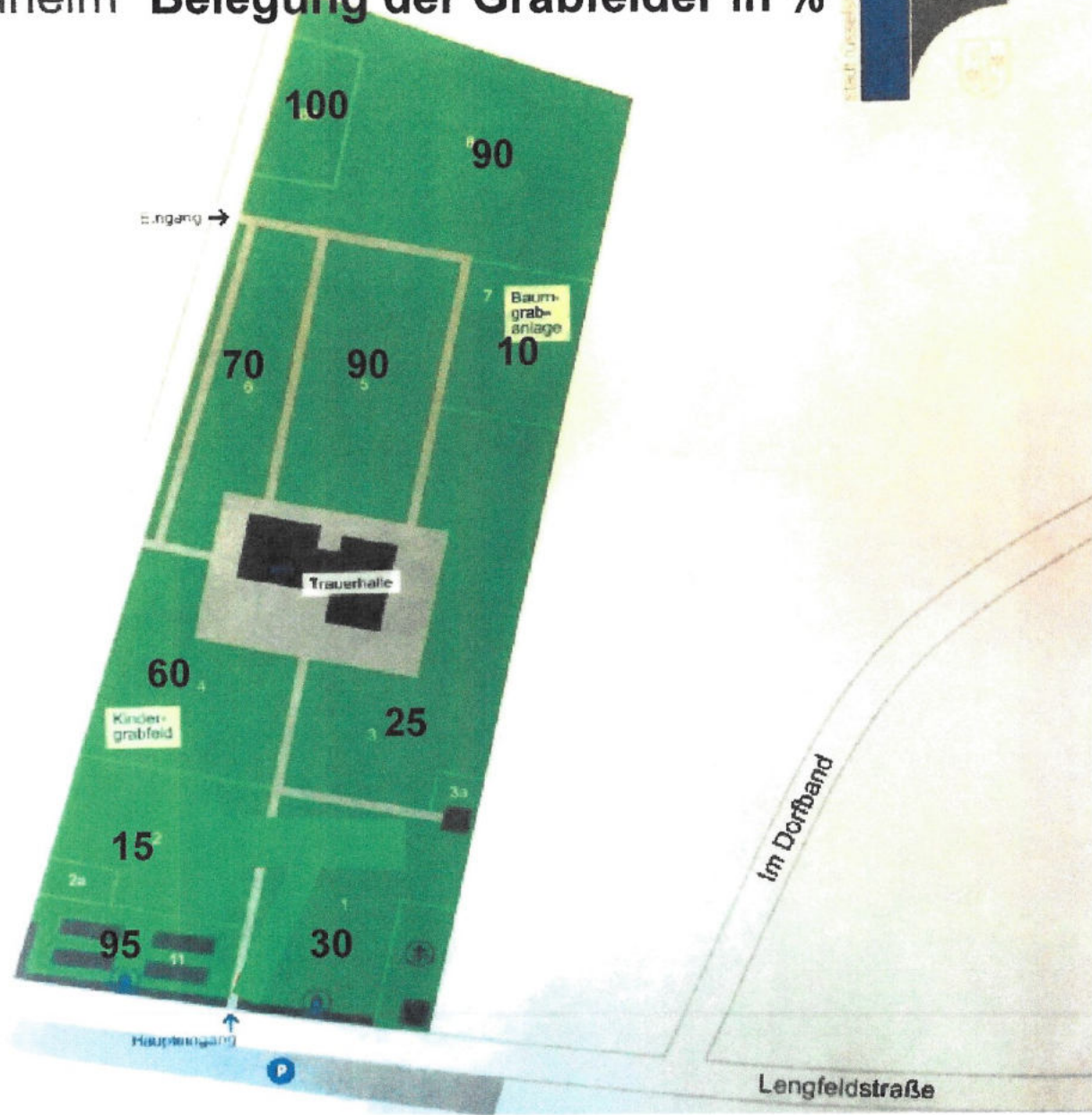
Waldfriedhof - 9,4 ha (zuzüglich 5.000 m² außen)	Überhang außen/randlich: 5.000 m²	Grünflächen innen/Grablücken: 32.900 m², Belegung 65 %
Friedhof am Waldweg - 4,1 ha	Überhang außen/randlich: 19.270 m² (Gehölzgürtel)	Grünflächen innen/Grablücken: 10.865 m², Belegung 50 %
Friedhof Königstädten - 2,7 ha	Überhang außen/randlich: 9.800 m²	Grünflächen innen/Grablücken: 7.616 m², Belegung 55 %
Friedhof Bauschheim - 0,8 ha	Überhang außen/randlich: 800 m²	Grünflächen innen/Grablücken: 3.600 m², Belegung 50 %

Nachfolgend: friedhofspezifizierte Einzelerfassung

Friedhof am Waldweg Belegung der Grabfelder in % August 2018



Friedhof Bauschheim Belegung der Grabfelder in % August 2018



- Parkplätze
- WC
- Friedhöfe
- Informationen

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	635/
			16-
			21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Verbindliche Bauleitplanung - Rüsselsheim 2020, Maßnahmen Nr. 24-29
 Standortentwicklung der Adam Opel AG
 Bebauungsplanverfahren Nr. 144 "Opel Forum Rüsselsheim - Motorworld"
 hier: Erneuter Auslegungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
 Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB am
 Verfahren

M-Nr.: 326 / 19

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehende Vorlage zur
 Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

A Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass bei den Verhandlungen zu den städtebaulichen Verträgen mit der Motorworld (als Bezeichnung für die Eigentümergeellschaften RAB GmbH & Co. KG und RCD GmbH & Co. KG) über die Nutzung der Flächen im Bereichen A, B, C und D im Opel Altwerk eine grundsätzliche Einigung erzielt wurde (Anlage 5).

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass in den Verhandlungen zu den städtebaulichen Verträgen mit der Motorworld Einigkeit zu den an den Bebauungsplan geknüpften Bedingungen (Wohnungsbau, Denkmalschutz, Wegerecht, Begrenzungen des Einzelhandels usw.) erreicht wurden.

2. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass die sogenannte Westtangente nicht mehr Bestandteil der Bauleitplanung ist.

B Beschlussvorschlag:

1. Die zum Entwurf der Bebauungsplan Nr. 144, „Opel Forum Rüsselsheim“ während der Auslegung vom 08.09.2014 – 10.10.2014 fristgerecht eingebrachten Anregungen werden gem. Anlage 1 beschieden.
2. Die Auslegungsfassung des Bebauungsplanes Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim - Motorworld“, bestehend aus dem Bebauungsplanentwurf mit integrierter Landschaftsplanung (Anlage 2), den textlichen Festsetzungen und der Begründung (Anlage 3) einschließlich des darin enthaltenen Umweltberichtes gem. § 2 BauGB ist gem. § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.
3. Die Auslegungsfassung, bestehend aus dem Bebauungsplanentwurf mit integriertem Landschaftsplan (Anlage 2), den textlichen Festsetzungen und der Begründung (Anlage 3) einschließlich des darin enthaltenen Umweltberichtes gem. § 2 BauGB ist gem. § 4 Abs. 2 BauGB den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zuzuleiten.
4. Der Geltungsbereich des Verfahrens ist in Anlage 4 dargestellt.
5. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass der beigefügte Entwurf des Städtebaulichen Vertrages (Anlage 5) für die weiteren Verhandlungen mit Motorworld als Grundlage dienen soll. Der Städtebauliche Vertrag wird ebenfalls öffentlich ausgelegt und den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet.

II. Begründung:

A. Ziel:

Entsprechend den Zielstellungen der städtischen Planungen – „Studie Rüsselsheim 2020“ – ist die Sicherung eines Kerngebietes (MK) für die Flächen des Opel Altwerkes vordringliches Ziel der städtischen Planung. Die hierdurch mögliche Entwicklung des Areals als durchmischtes und multifunktionales Quartier soll insbesondere der Bedeutung des Standorts in zentraler Lage am Bahnhof durch die Realisierung von zentrentypischen und stark frequentierten Nutzungen gerecht werden. Durch die Realisierung des Vorhabens soll die städtebauliche Gesamtsituation Rüsselsheims in erheblichem Maße aufgewertet werden, da ein derzeit untergenutztes und der Öffentlichkeit weitgehend entzogenes Areal in zentraler Lage einer sinnvollen und langfristigen Nachnutzung zugeführt werden soll. Hierdurch ist die langfristige Sicherung des historisch bedeutsamen Gebäudebestandes möglich.

B. Ausgangslage / Anlass und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

Für die Stadt Rüsselsheim ist die Entwicklung des Opel Altwerkes ein herausragendes Projekt der Stadtentwicklung (siehe auch Rüsselsheim 2020).

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 Alzeyer 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 ersten Wechsel der Investorengruppe, Änderungen des baulichen und verkehrlichen Konzepts seit 2011 sowie durch geänderte 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. Vielmehr wurde im Jahr 2014 nur eine Offenlage des Bebauungsplanes durchgeführt, eine Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgte nicht mehr, da mit der Stadtverordnetenvorlage vom 16.10.2014, DS Nr. 416/11-16 die Stadtverordnetenversammlung die Neuausrichtung des Projektes beschloss. Mit Beschlusspunkt 1 (Anlage 1) wird dieser Abschnitt des Verfahrens von 2014 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 unter dem Begriff der „Motorworld“. 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 (siehe Anlage 4).

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 erhalten wird.

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* Einzelhandelsnutzungen – 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 (Villa Martha, Bunker, Stelzenbau) 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: Nach derzeitigem 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.

Diese Änderungen gegenüber der vorhergehenden Planung aus dem Jahre 2014 machen die Weiterführung und erneute Offenlage des Bebauungsplanverfahrens Nr. 144 nötig.

C. Beschlusshistorie:

Stadtverordnetenversammlung [vom 22.11.2007, DS-Nr. 192/06-11](#)

Verbindliche Bauleitplanung - Rüsselsheim 2020, Maßnahme Nr. 24-27 Standortentwicklung der Adam Opel AG Bebauungsplanverfahren Nr. 144 Bezeichnung: „Opel Forum Rüsselsheim“ hier: **Aufstellungsbeschluss** gem. § 2 Abs. 1 BauGB und Beschluss über die **frühzeitige Bürgerbeteiligung der Bürger** gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Unterrichtung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB am Verfahren

Stadtverordnetenversammlung am 19.06.2008, DS-Nr. 274/06-11

Verbindliche Bauleitplanung - Rüsselsheim 2020, Maßnahme Nr. 24-27 Standortentwicklung der Adam Opel GmbH Bebauungsplanverfahren Nr. 144 Bezeichnung: „Opel Forum Rüsselsheim“ Hier: **Auslegungsbeschluss** gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren

Stadtverordnetenversammlung am 27.11.2008, DS-Nr. 318/06-11

Verbindliche Bauleitplanung - Rüsselsheim 2020, Maßnahmen Nr. 24-29 Standortentwicklung der Adam Opel GmbH Bebauungsplanverfahren Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“ hier: Entscheidung über Anregungen gem. § 3 (2), § 4 (2) und § 4a (3) **Satzungsbeschluss** gem. § 10 BauGB

Stadtverordnetenversammlung 02.02.2012, DS-Nr. 97a/11-16

Opel Forum - **Neues Konzept** und weiteres Vorgehen.

Stadtverordnetenversammlung 10.10.2013, DS-Nr. 286/11-16

Opel Forum - Konsolidierung hier: **Beschluss zum weiteren Vorgehen**

Mit dem Beschluss wurde der Magistrat beauftragt, umgehend auf Basis des vorliegenden Projektstandes die Änderung des Bebauungsplanes vorzubereiten.

Stadtverordnetenversammlung 23.07.2014, DS-Nr. 350a/11-16

Opel Forum – **Erneuter Auslegungsbeschluss** gem. § 3 Abs. 2 BauGB und erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Stadtverordnetenversammlung 16.10.2014, DS-Nr. 416/11-16

Opel Forum – Abbruch der Verhandlungen mit dem damaligen Investor Acrest Property Group und **Neuausrichtung des Projektes**. Als Kernpunkte sollte ein Nutzungsmix von Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum und öffentlichen Einrichtungen umgesetzt werden sollten. Dabei sollte die Umnutzung der historischen Bausubstanz im Vordergrund stehen.

D. Lösungsvorschlag

Motorworld hat als Investorin die Flächen des ehemaligen Opel-Altwerkes Rüsselsheim erworben. Die Investorin beabsichtigt dort die Rüsselsheimer Innenstadt mit dem „Motorworld-Manufaktur-Rüsselsheim“-Viertel zu ergänzen. Das Konzept der „Motorworld Manufaktur“, das die Investorin bereits an verschiedenen deutschen und internationalen Standorten realisiert hat bzw. realisieren wird, sieht eine vielfältige Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Event-Flächen, Büros, Werkstätten, Hotel, Boarding-House, Dienstleistern und Ausstellungsflächen (insbesondere Glasboxen) rund um hochwertige und klassische Automobilität vor. In Rüsselsheim sollen diese Nutzungen mit Wohnungen kombiniert werden und den Kern eines neuen eigenständigen Quartiers mit hoher Einkaufs-, Wohn- und Aufenthaltsqualität bilden. Das historische Ensemble aus Industrie- und Verwaltungsgebäuden, Hallen, Innenhöfen und freien Plätzen wird neu belebt.

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 überwiegend eine thematische Verbindung zur Automobilität aufweisen sowie von zusätzlich max. 1.800 m² Verkaufsfläche für einen Nahversorger/Vollsortimenter erreicht das Vorhaben eine im Wettbewerb der Zentren in der Region signifikante Größenordnung. Die Fokussierung der Motorworld Manufaktur auf das in Rüsselsheim identitätsstiftende Thema der Automobilität und der Einbezug der historischen Bausubstanz stellen ein Alleinstellungsmerkmal des weiterzuentwickelnden Standorts dar.

Für die Innenstadt von Rüsselsheim bietet sich mit der Motorworld Manufaktur die Chance, die Defizite im bisherigen Einzelhandelsbesatz, die zu deutlichen Kaufkraftabflüssen führen, auszugleichen und eine (über-)regionale Bedeutung zu erhalten. Auf diese Weise kann das durch den Bebauungsplan ermöglichte Vorhaben die Zentralität des Mittelzentrums dauerhaft stärken und zu seiner langfristigen Sicherung beitragen (vgl. auch Gutachten der GMA vom 19.02.2019).

Zur Sicherung der innerstädtischen Wohnfunktion und eines lebendigen Quartiers sollen außerdem mindestens 15.000 m² GF für Wohnen im Kerngebiet MK 1 festgeschrieben werden (siehe Anlage 6). Diese sind ausschließlich im MK 1 zulässig, um immissionsschutzrechtliche Konflikte zu vermeiden.

Darüber hinaus sollen mindestens weitere 10.000 qm für Büro und Dienstleistungsflächen erstellt werden.

Zur besseren Anbindung der Flächen an die Innenstadt ist die Herstellung von zwei bis vier direkten Zugängen von der Weisenauer Straße und von zwei bis drei solcher Zugänge von der Marktstraße in die jeweiligen Bestandsgebäude vorgesehen. Das Hauptportal in der Marktstraße und der zu schaffende Durchbruch auf Höhe der Ludwigsstraße werden auf diese Zugänge nicht angerechnet.

E. Alternativen

Da in den letzten Jahren kein ernsthafter Interessent für das Projekt bei den damaligen Eigentümern vorgeschlagen hat, ist eine Alternative zum Projekt der Motorworld nicht absehbar. Ein weiterer, längerer Leerstand würde die denkmalgeschützten Bausubstanz beeinträchtigen

F. Kosten

Die Kosten für die Anbindung der Flächen an das öffentliche Straßennetz wird der Eigentümer gemäß Vertrag übernehmen.

G. Auswirkung auf Dritte

Bei einer Umsetzung wird das Projekt Auswirkungen auf die Anwohner des Opel Altwerkes haben. Deren Belange werden im Bauleitplan Verfahren beachtet und eventuelle Einwände in das Verfahren eingearbeitet werden.

Rüsselsheim am Main, den 26.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Stadt Rüsselsheim am Main

Bebauungsplan Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Stand 20. November 2019

Der Magistrat der Stadt

rüsselsheim
am main



Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	2
2	Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB	4
2.1	Bürger 01	5
2.2	Bürger 02	10
2.3	Bürger 03	15
2.4	Bürger 04	20
2.5	Bürger 05	27
2.6	Bürger 06	32
2.7	Bürger 07	41
2.8	Bürger 08	48
2.9	Bürger 09	56
2.10	Bürger 10	64
2.11	Bürger 11	73
2.12	Bürger 12	82
3	Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB	85
3.1	Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, Regionalplanung	86
3.2	Amt für Bodenmanagement Heppenheim	90
3.3	Abwasserverband Rüsselsheim-Raunheim	91
3.4	hessenARCHÄOLOGIE, Landesamt für Denkmalpflege Hessen	92
3.5	Mobil Hessen	93
3.6	Untere Naturschutzbehörde	94
3.7	Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen e.V.	100
3.8	Gemeindevorstand Bischofsheim	102
3.9	Magistrat der Stadt Hochheim	104
3.10	Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf	105
3.11	Gemeindevorstand Nauheim	106
3.12	Regionalverband Frankfurt/ Rhein-Main	107
3.13	Rhein-Main Rohrleitungstransport Gesellschaft	109
3.14	Amprion GmbH	110
3.15	Stadtwerke Rüsselsheim GmbH	111
3.16	Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG	115
3.17	Hessenwasser GmbH & Co KG	116
3.18	IHK Darmstadt	117
3.19	Handwerkskammer Rhein-Main	118
3.20	Einzelhandelsverband, Handelsverband Hessen-Süd	121
3.21	Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, Gesundheitsschutz	127
3.22	Adam Opel AG	128
3.23	Fraport AG	129
3.24	Gemeinde Büttelborn	131
3.25	Stadt Weiterstadt	132
3.26	Stadt Mainz	133
3.27	Stadt Wiesbaden	135
3.28	Deutsche Flugsicherung	136
3.29	Stadt Hattersheim	137
3.30	Regierungspräsidium Darmstadt	138
3.31	Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege	145
3.32	PLEdoc GmbH	147
3.33	Evonik Industries AG	149

1 Vorbemerkung

Öffentliche Auslegung

In der Zeit vom 08.09.2014 bis zum 10.10.2014 wurde der Bebauungsplan Nr. 144 einschließlich seiner Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Außerdem wurden die Fachgutachten zur Einsicht bereitgehalten.

Im Rahmen der Frist gingen 12 Schreiben mit Äußerungen ein.

Eine Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen fand zunächst nicht statt, da das Bebauungsplanverfahren nicht bis zum Abschluss geführt, sondern mit Beschluss vom 16.10.2014 (DS Nr. 416/11-16) in der vorliegenden Form vorerst formal beendet wurde. Seit 2018 wird das Verfahren auf Grundlage des durch die neue Eigentümergemeinschaft und Projektträgerin vorgelegten Vorhaben- und Nutzungskonzepts der „Motorworld Manufaktur“ fortgeführt.

Dieses Konzept unterscheidet sich von den bisher verfolgten Planungen maßgeblich. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Abwägung der vorliegenden Stellungnahmen in Hinblick auf die aktuellen Planungen des Bebauungsplans Nr. 144 „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“.

Dabei werden die in den Stellungnahmen vorgetragene Einwände und Anmerkungen in der Abwägung berücksichtigt, sofern sie sich inhaltlich in den aktuellen Planungen wiederfinden.

Aspekte, die nicht mehr den derzeitigen Planungen entsprechen, werden in der weiteren Planung nicht berücksichtigt.

Die öffentliche Auslegung wird im Zuge des Wiederauflebens des Bebauungsplans Nr. 144 erneut durchgeführt.

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 29.07.2014 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.

Wie im Falle der öffentlichen Auslegung wurden die jeweils vorgetragene Einwände, Hinweise und Empfehlungen für die bis 2014 verfolgte und mittlerweile obsoletere Vorhabenplanung, für die mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 144 „Opel-Forum Rüsselsheim“ die Planrechtschaffung beabsichtigt war, abgegeben. Sie werden berücksichtigt, sofern sie weiterhin auch für die aktuellen Planungen, die Gegenstand des wieder aufgenommenen Planverfahrens sind, Relevanz besitzen.

Insgesamt wurden 69 Stellen beteiligt, von denen die im Folgenden aufgeführten 28 Stellen nicht geantwortet haben:

- Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat IV
- Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat V
- Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz
- Verband Hessischer Fischer e.V.
- Deutsche Gebirgs- und Wandervereine
- Naturschutzbund Deutschland
- BUND Kreisverband Groß-Gerau
- Landesjagdverband Hessen e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen
- Magistrat der Stadt Flörsheim

- Gemeindevorstand Ginsheim-Gustavsburg
- Magistrat der Stadt Groß-Gerau
- Magistrat der Stadt Kelsterbach
- Magistrat der Stadt Raunheim
- Gemeindevorstand Trebur
- Deutsche Telekom T-Com
- Deutsche Post AG
- Open Grid Europe
- BASF AG
- Stadtwerke Mainz AG
- Kreishandwerkerschaft
- Gewerbeverein Rüsselsheim e.V.
- Eisenbahnbundesamt
- Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Polizeidirektion Groß-Gerau
- Deutsch-Türkischer Gewerbebund RheinMain e.V.
- Treffpunkt Innenstadt Rüsselsheim am Main e.V.
- Stadt Darmstadt

18 Beteiligte teilten mit, dass sie keine Bedenken, Anregungen oder Hinweise zur beabsichtigten Planung haben:

- Amt für Bodenmanagement Heppenheim
- hessenArchäologie, Landesamt für Denkmalpflege
- Magistrat der Stadt Hochheim
- Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf
- Gemeindevorstand Nauheim
- Rhein-Main Rohrleitungstransportgesellschaft
- Amprion GmbH
- Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG
- Hessenwasser GmbH & Co. KG
- IHK Darmstadt
- Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, Gesundheitsschutz
- Gemeinde Büttelborn
- Stadt Weiterstadt
- Stadt Wiesbaden
- Deutsche Flugsicherung
- Stadt Hattersheim
- PLEDOC GmbH
- Evonik Industries AG

Die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange wird im Zuge des Wiederauflebens des Bebauungsplans Nr. 144 erneut durchgeführt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2 Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

Die Reihenfolge der Behandlung der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.1 Bürger 01

Diese Einwendungen gelten für die Liegenschaften Ludwigstraße 14 und Schulstraße 13.

Die folgenden Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.

Hiermit erhebe ich folgende Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 25. Juni 2014:

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Als Anwohnerin der Ludwigstraße, durch die bei der Planung des Opel-Forums der gesamte aufkommende Verkehr geführt werden soll ergibt sich keine andere Lösung für mich, als den Plan für völlig irrsinnig zu betrachten. Durch unsere Straße, deren Breite gerade dazu reicht, dass zwei sich begegnende Busse aneinander vorbeifahren können, sollen jetzt noch hunderte zusätzliche Fahrzeuge in das Opel-Forum geführt werden? Das grenzt schon an unzumutbare Verhältnisse. Wie soll man dann noch seinen Hof verlassen können, soll man sich in den unweigerlich entstehenden Stau einreihen? Ich möchte Ihnen empfehlen, schon in der jetzigen Situation einmal unsere Hofeinfahrt zu verlassen. Es gibt so gut wie keinen Verkehrsteilnehmer, der einmal ein Einsehen hat und uns den Vortritt lässt. In der Straße gilt Tempo 30 und glauben Sie mir, es wird von vielen Verkehrsteilnehmern missachtet. Hat man bei der Planung auch berücksichtigt, dass dies ein Schulweg ist (Erstklässler)?

Zum zweiten geht es ja auch um den zusätzlichen Lärm. Wir liegen bei Ost- und Nordwind unter dem Landeanflug: am Morgen um Punkt 05.00 Uhr kommt die erste Maschine und am Abend schwebt oft um 23.30 oder auch 24.00 noch ein (genehmigter?) Flieger zur Landung über uns ein. Dazu soll dann der Lärm von tausenden zusätzlichen Fahrzeugen über Tag dazu kommen und ab wieviel Uhr am Morgen werden dann die Läden im Opel-Forum beliefert? Bestimmt nicht erst bei Öffnung der Läden, also noch bevor die Kolonne von den täglich zu erwartenden

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer

Anregungen

Käufern die Straße durchqueren. Bei der geplanten Verkehrsführung (Parkhaus direkt hinter dem Durchstich der Ludwigstraße in das Opel-Forum), heißt das für uns: auch bei günstiger Wetterlage wird ab 05.00 Uhr nicht mehr geschlafen oder nur mit geschlossenen Fenstern, also wie Käfigtiere.

Beschlussempfehlung

Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weite-

Anregungen

Beschlussempfehlung

re aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Abwertung der Liegenschaften

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Abwertung unserer Liegenschaften. Der Fluglärm und die momentane Situation in der Innenstadt tun hier schon ihr übriges, der Rest wird dann noch durch den Bau des Opel-

Bei dem Vorhabengebiet handelt es sich um eine zentral in der Stadt gelegene Fläche, die derzeit von Leerstand geprägt ist. Durch die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Planrechtschaffung für die „Motorworld Ma-

Anregungen

Forums entwertet. Wir besitzen ein Drei-Familienhaus in der Schulstraße 13. Ich kann mir vorstellen, dass durch die entstehenden Verhältnisse (mehr Verkehrsaufkommen, mehr Lärm etc.) mit anständigen Mietern nicht mehr zu rechnen ist. Wer gleicht dieses Defizit aus? Wird die Stadt Rüsselsheim dafür aufkommen?

Denkmalschutz

Bezugnehmend auf den Denkmalschutz: ist Rüsselsheim in der Innenstadt nicht schon hässlich genug? Auch hier hat man alles abgerissen, siehe Löwenstraße. Wie schön hat man eine Augustiner Straße in Mainz restauriert. Ein Glücksfall für die Stadt Mainz, dass damals für solche Maßnahmen, sprich Modernisierung und Vernichtung einer bestehenden Altstadt, dort das nötige Kleingeld gefehlt hat. Nun will man mit aller Gewalt wieder ein Stück altes Rüsselsheim „modernisieren“, ein altes Stück Identität dieser Stadt. Auch der Durchstich durch die Ludwigstraße würde schon einen schweren Einschnitt bedeuten. Es gibt doch entlang der Weisenauer Straße genügend Tore, die man für Fahrzeuge eventueller künftiger Anwohner oder auch Zulieferer für Geschäfte nutzen könnte. Große Fahrzeuge haben schon immer durch das alte Hauptportal gepasst.

Beschlussempfehlung

nufaktur“ soll eine umfangreiche Revitalisierung als gemischt genutztes Stadtquartier ermöglicht werden. Dies entspricht der politischen Zielsetzung der Stadt Rüsselsheim.

Ob die Festsetzungen des Bebauungsplans tatsächlich eine Wertminderung der umliegenden Grundstücke bewirken, ist sehr fraglich.

Zum einen ermöglicht bereits das bestehende Baurecht bereits zahlreiche Nutzungen, die eine Intensivierung der Nutzung und damit auch des Verkehrs nach sich ziehen. Die Bestandsbebauung im Geltungsbereich wurde seit Beginn an als Fabrik genutzt, auch dies zog entsprechende Belastungen nach sich. Zum anderen bietet die Entwicklung des Opel-Altwerks die Chance, durch die Anziehungskraft der geplanten Motorworld, die Beseitigung der Defizite im Bereich des Einzelhandels sowie der Ansiedlung neuer Büros und Dienstleistungsbetriebe die Innenstadt insgesamt aufzuwerten.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Wei-

Anregungen

Beschlussempfehlung

ternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksgelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.2 Bürger 02

Hiermit gebe ich nachfolgende Einwendung gegen den Bebauungsplan Nr. 144: „Opel Forum Rüsselsheim“.

Nutzung als Einkaufszentrum

Als Bürger dieser Stadt habe ich ein Interesse daran, in einer Stadt mit Atmosphäre, Lebensqualität und Offenheit zu leben. Die Politik der Bausünden, das Vernichten von Baukultur muss ein Ende haben.

Rüsselsheim ist eine kleine, überschaubare Stadt, die mit Main, Park und Festung (Museum) einen Grundstein / eine Basis für eine Stadt mit Flair, Kunst und Kultur bereits vorfindet. Rüsselsheim muss nicht zwanghaft zu einer Einkaufsmetropole umgestaltet werden.

Zumal eine „Aufwertung“ Rüsselsheims als regionales Einkaufsziel illusorisch ist, dafür gibt es im näheren Umland zu viele Alternativen. Das geplante Bauvorhaben wird sich in kürzester Zeit als unwirtschaftlich herausstellen und das Opel Forum wird sich in die Bauruinen Karstadt-Gebäude und Löwencenter einreihen. Attraktivität sieht anders aus!

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den

Anregungen

Beschlussempfehlung

bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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.

Zufahrt in Verlängerung der Ludwigstraße

Zufahrt über die Ludwigstraße: Eine Zufahrt über die Ludwigstraße in das Opel Forum muss unterbleiben. Einerseits wäre die denkmalgeschützte, erhaltenswerte Industriearchitektur (nicht alleine die Fassade) des ältesten Opelwerksteils unwiederbringlich zerstört,

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofsplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksgelände im Westen

Anregungen

Beschlussempfehlung

nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

andererseits käme auf die Innenstadt, insbesondere die Bewohner der Weisenauer-, Ludwig- und Heinrichstraße sowie des gesamten Westends unzumutbare Lärm- und Abgasbelastungen zu. Bei den täglich zu erwartenden Fahrzeugen, die im Verkehrsgutachten prognostiziert wurden (bei der geplanten Größe des EKZ stellt sich hier die Frage der Qualität und Glaubwürdigkeit des Gutachtens), kann niemand ernsthaft daran denken, diese durch die Innenstadt zu leiten. Sicherlich ist bekannt, dass in diesem Bereich die Grundschule Innenstadt liegt und die Ludwigstraße der Schulweg für unzählige Kinder ist. Bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung würde es zu einer Erhöhung der Feinstaubbelastung kommen, die unter anderem durch Dieselabgase, Bremsen- und Reifenabrieb und die Aufwirbelung von Straßenstaub entsteht. Dazu kommen die LKW's (unabhängig ob große, oder kleine), die für die Anlieferung über die Heinrichstraße geleitet werden sollen. Dies wäre ein unzumutbarer Zustand! Laut EU-Vorschriften sind die Mitgliedsstaaten zur Einhaltung bestimmter Luft- Grenzwerte verpflichtet. Ein Grund, warum immer mehr Städte LKW-Verbote für Innenstädte erlassen und nur noch Fahrzeuge mit geringer Feinstaubbelastung einfahren lassen. Wie immer würde Rüsselsheim hier wieder mal einen Schritt zurückgehen.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung

Anregungen

Beschlussempfehlung

Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte

Anregungen

Beschlussempfehlung

dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffemissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.3 Bürger 03

Einwendungen gegen die geplante Bebauung des „Opelforums“

Die folgenden Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Als Anwohnerin der Schulstraße 13 bin ich von der geplanten Veränderung direkt betroffen und möchte mich entschieden dagegen wenden.

Das Verkehrsaufkommen dürfte durch die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt beträchtlich ansteigen: Die Auspuffgase und der Lärm der Autos werden weiter stark zunehmen, zumal ohnehin durch den Fluglärm genügend Belastung gegeben ist.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die

Anregungen

Beschlussempfehlung

Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffemissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Nutzung als Einkaufszentrum

Das Opelaltwerk sollte als denkmalgeschütztes Gebäude erhalten werden und nicht zum Einkaufszentrum umfunktioniert werden. In ganz Rüsselsheim sterben seit Jahren die Familienbetriebe und kleineren Geschäfte ab. Besonders ärgerlich ist die Tatsache, dass das Bücherhaus Jansen schließen musste. Ich halte es für sehr fraglich, ob ein solches Einkaufszentrum in Rüsselsheim sinnvoll und nötig ist. Allein die Planung wirkt

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Aus-

Anregungen

sich destruktiv auf die Geschäfte in der Innenstadt aus. Ich möchte mich nachdrücklich gegen die Zerstörung des denkmalgeschützten Gebäudekomplexes aussprechen. Das Gebäude sollte weder abgerissen noch zweckentfremdet werden. Ich hoffe, dass die Pläne nochmals und im Sinne der Bewohner geprüft werden.

Beschlussempfehlung

stellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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 zuneh-

Anregungen

Beschlussempfehlung

menden 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.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.4 Bürger 04

Ich habe schon 2008 Einwendungen zum Bebauungsplan formuliert und war von Ihrer Antwort sehr enttäuscht. Mittlerweile deutet sich an, dass die bisherigen Planungen für eine Shoppingmall nicht weiter verfolgt werden. Das begrüße ich sehr. Trotzdem möchte ich zum erneut ausgelegten Bebauungsplan Nr. 144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 25. Juni 2014, einige Einwendungen machen:

Denkmalschutz

Zunächst geht es mir darum, dass dem Denkmalschutz höhere Priorität eingeräumt wird. Durch den Bau eines Einkaufszentrums würde ein großer, denkmalgeschützter Gebäudekomplex unwiederbringlich vernichtet. Auch für eine alternative Nutzung muss der Bebauungsplan festlegen, dass die in der Darstellung auf Seite 9 als Kulturdenkmäler bzw. als prägende Elemente des Ensembles gekennzeichneten Gebäude weder abgerissen noch in ihrer Struktur verändert werden dürfen.

Die folgenden Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiterentwicklung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung

Anregungen

Beschlussempfehlung

des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Öffentlicher Raum

Weiterhin ist im Bebauungsplan festzulegen, dass die Wege und Plätze im Planungsbe- reich öffentliches Eigentum und damit durchgängig öffentlich zugänglich werden. Daher soll die Stadt diese Flächen erwerben.

Als Planungsgegenstand wird in Teil 1.1 festgehalten, dass unter Erhalt der denkmal- geschützten Substanz ein Mix aus Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum, öffentlich ge- förderten Einrichtungen, Kunst, Kultur, Kommunikation, Gastronomie und Einzel- handel angestrebt wird. Dabei ist dafür zu sorgen, dass ein möglichst großer Teil der Fläche zu öffentlichem Raum wird, bei- spielsweise auch durch Nutzung als Ju- gendherberge, Markthalle und als hessi- sches Zentrum für Industriekultur.

Die „Motorworld Manufaktur“ wird durch ei- nen privaten Vorhabenträger entwickelt, der das Grundstück des Opel-Altwerkes erwor- ben hat. Das Konzept sieht ein breites Spektrum von kerngebietstypischen Nutzun- gen vor.

Es ist geplant, ein öffentlich zugängliches und mit der Innenstadt Rüsselsheims ver- bundenes Quartier zu entwickeln. Seine Durchquerbarkeit soll mittels Festsetzungen von Flächen für Baulasten für Fahr-, Geh- und Radfahrrechte gesichert werden. Ein zusätzlicher Erwerb von Flächen durch die Stadt Rüsselsheim ist nicht beabsichtigt.

Die durch die Festsetzungen des Bebau- ungsplans im Kerngebiet zukünftig zulässig- en Nutzungen schließen die gewünschten Nutzungen nicht aus, wenn sich entspre- chende Interessenten finden. Eine Fest- schreibung eines spezifischen Mieter- /Nutzerklientels ist durch einen Bebauungs- plan nicht möglich und auch nicht ge- wünscht.

Realisierung von Wohnraum

Der Bebauungsplanentwurf muss – um nicht gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB und das Entwicklungsgebot zu ver- stoßen – auch eine das Mischgebiet charak- terisierende Wohnnutzung anstreben. Das gilt für alle Baugebiete MK1, MK2 und MK3. Einem Investorenkonzept, welches auf

Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassi- schen Einkaufszentrums wurde nicht weiter- geführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisieren- den Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. einge- schlossen die Flächen eines Boardinghouse

Anregungen

Wohnraum auch nur in einem Teilgebiet verzichten will, ist eine Absage zu erteilen. Die Höchstgrenzen von 30% für Wohnflächen sind zu streichen.

Beschlussempfehlung

sowie die Flächen der existierenden Wohngebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen eines Boardinghouse sowie die bestehenden Wohngebäude an der Südseite der Weisenauer Straße nicht eingerechnet sind.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher auch als Ausnahme nicht vorgesehen.

Nutzung als Einkaufszentrum

Auch wenn das bisher geplante Einkaufszentrum nicht realisiert werden sollte, muss der Bebauungsplan (die vorliegenden Verträglichkeitsgutachten von GfK, Dr. Jansen und bulwiengesa berücksichtigend) alles, was sich explizit oder implizit auf die Nutzung von MK3 als Einkaufszentrum bezieht, entfernen oder ändern. Die Verkaufsfläche für Einzelhandel im Planungsgebiet ist auf unter 7.000 qm zu begrenzen. In den textlichen Festsetzungen sind weitere branchenspezifische Beschränkungen zum Schutz des existierenden Innenstadthandels aufzunehmen.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innen-

Anregungen

Beschlussempfehlung

stadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

den hochwertigen Einzelhandel erhebliche Impulse für eine Revitalisierung der Rüsselsheimer Innenstadt geben kann.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet muss unterbleiben. Die nach dem Bebauungsplan mögliche Verkehrsbelastung (nicht nur in der Ludwigstraße) ist meiner Meinung niemandem zuzumuten.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass

Anregungen

Beschlussempfehlung

auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret not-

Anregungen

Beschlussempfehlung

wendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.5 Bürger 05

Hiermit erheben wir Einwand gegen den o.g. Bebauungsplan 144

Die folgenden Einwände werden zur Kenntnis genommen.

Nutzung als Einkaufszentrum

Der o.g. Bebauungsplan ist - bis in den Titel - auf die ehemals geplante „shopping-mall“ (Einkaufszentrum) hin erstellt und ausformuliert worden.

Das Projekt Einkaufszentrum ist jedoch inzwischen obsolet und wird mit dem Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses vom 07.10.2014 sowie der zu erwartenden Entscheidung des Stadtparlaments am 16.10.2014 nicht weiter verfolgt.

Der Bebauungsplan ist deshalb in allen Punkten, in denen er formal oder inhaltlich auf dieses frühere Projekt Bezug nimmt, zu korrigieren. Das betrifft bspw. den kompletten Einleitungsteil. Er ist so umzuformulieren, dass aus ihm der Wille ersichtlich wird, im Bereich des „Opel-Altwerks“ einen neuen, jederzeit und immer, unter den gleichen Bedingungen wie in den übrigen umliegenden Stadtteilen, einen ungehinderten und uneingeschränkten Zugang der Straßen und Plätze für die Bürgerinnen und Bürger gewährender Stadtbezirk zu schaffen.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und

Anregungen

Beschlussempfehlung

dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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.

Öffentlicher Raum

Kurzum: keine „gated community“, sondern ein ganz normaler neuer Rüsselsheimer Stadtteil. Dazu muss festgehalten werden, dass die dort zu schaffenden Straßen und Plätze in das Eigentum der Stadt Rüsselsheim (durch Erwerb oder Schenkung) übergehen.

Die „Motorworld Manufaktur“ wird durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt, der das Grundstück des Opel-Altwerkes erworben hat. Das Konzept sieht ein breites Spektrum von kerngebietstypischen Nutzungen vor.

Es ist geplant, ein öffentlich zugängliches und mit der Innenstadt Rüsselsheims verbundenes Quartier zu entwickeln. Seine Durchquerbarkeit soll mittels Festsetzungen von Flächen für Baulasten für Fahr-, Geh-

Anregungen

Beschlussempfehlung

und Radfahrrechte gesichert werden. Ein zusätzlicher Erwerb von Flächen durch die Stadt Rüsselsheim ist nicht beabsichtigt.

Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans im Kerngebiet zukünftig zulässigen Nutzungen schließen die gewünschten Nutzungen nicht aus, wenn sich entsprechende Interessenten finden. Eine Festschreibung eines spezifischen Mieter-/Nutzerklientels ist durch einen Bebauungsplan nicht möglich und auch nicht gewünscht.

Denkmalschutz

Der Erhalt des denkmalgeschützten Ensembles muss nicht nur allgemein sondern konkret festgeschrieben werden. Das betrifft auf jeden Fall die Gebäude des kompletten „Adamshof“ (A1, B1 usw.), die zusammenhängenden Gebäudeteile A6 und A9 sowie die sie verbindende Halle A 10, sowie den Gebäudekomplex CT entlang der Weisenauer Straße.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Zufahrt in Verlängerung der Ludwigstraße

Zugang/ Abgang für Kraftfahrzeuge ist im Rahmen einer Einbahnstraßenregelung außer durch das Hauptportal im durch einen kleinen, einspurigen, dem Charakter des Gebäudes anzupassenden Durchbruch im Bereich der Weisenauer Straße herzustellen. Für das komplette Gebiet sind alle Straßen als verkehrsberuhigte Zonen - wie im Bereich vor dem Hauptportal/Bahnhof - festzuschreiben.

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksgelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Regelungen zum Verkehrsablauf auf privaten Flächen im Geltungsbereich sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Realisierung von Wohnraum

Die Flächen für Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum, Kunst und Kultur sind so festzulegen, dass kein Bereich das Gebiet dominiert. Für die Wohnnutzung ist festzuschreiben, dass sie in jedem Teilgebiet des Bebauungsplans mindestens 15 % betragen muss.

Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassischen Einkaufszentrums wurde nicht weitergeführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisierenden Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. eingeschlossen die Flächen eines Boardinghouse sowie die Flächen der existierenden Wohngebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen

Anregungen

Beschlussempfehlung

eines Boardinghouse sowie die bestehenden Wohngebäude an der Südseite der Weisenauer Straße nicht eingerechnet sind.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher auch als Ausnahme nicht vorgesehen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.6 Bürger 06

Hiermit erhebe ich nachfolgende Einwendung(en) gegen den Bebauungsplan Nr.144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 25. Juni 2014:

Als Einwohnerin und Hauseigentümerin in Rüsselheim sehe ich die Wohnqualität in meiner Heimatstadt als massiv gefährdet, wenn nun auch noch ein Einkaufszentrum entstehen soll, dass von vornerein zum Scheitern verurteilt sein wird. Rüsselsheim ist durch den Fluglärm enorm belastet und nun sollen auch noch Bewohner der Stadt durch zusätzlichen KFZ-Lärm in ihrer Wohnqualität eingeschränkt werden.

Die komplette Planung widerspricht meinem Menschenverstand und lässt sich in wenigen Punkten zusätzlich mit meinen Worten zusammenfassen:

1. Opel-Altbau muss so erhalten bleiben (Denkmalschutz)
2. zusätzlicher KFZ-Lärm der verhindert werden kann
3. unnötiges Einkaufszentrum, da ausreichend Zentren in guter erreichbarer Nähe vorhanden sind
4. Innenstadt wird dadurch nicht attraktiver (so viel Leerstand!!)
5. Errechnete Besucherzahlen werden nie erreicht (daraus ergibt sich Punkt 3)

Die einleitenden Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und im Folgenden abgewogen.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet muss unterbleiben. Wie kann man denn das "Reststückchen Alt-Rüsselsheim" auch noch für so einen Wahnsinn hergeben und verbauen. Dabei denke ich an die Anwohner, die ihr Eigentum nicht mehr "aufhübschen" brauchen und wollen, sondern ggfs. dem Leerstand irgendwann herbeiführen müssen. Bei dem bisher ge-

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des

Anregungen

planten Einkaufszentrum ist nach dem Verkehrsgutachten mit durchschnittlich knapp 8.000 Fahrten täglich durch die Ludwigstraße zu rechnen. Dabei geht dieses Gutachten nur von einer täglichen Besucherzahl des Einkaufszentrums von unter 7.000 aus. Bei der geplanten Größe des Einkaufszentrums wären aber etwa 15.000 Besucherinnen pro Tag notwendig und werden von den Einkaufszentrumsplanern auch erwartet. Dadurch würde sich auch der Kfz-Verkehr mit der entsprechenden unerträglichen Lärm- und Abgasbelastung mehr als verdoppeln, die sowieso prognostizierten Stausituationen würden insbesondere an Haupteinkaufstagen zum Dauerzustand.

Beschlussempfehlung

Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand

Anregungen

Beschlussempfehlung

dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffemissionen ist nicht grundsätz-

Anregungen

Beschlussempfehlung

lich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Zufahrt in Verlängerung der Ludwigstraße

Auch bei einer alternativen Nutzung des Plangebiets mit einer Mischnutzung aus Wohnungen, Büros, Gewerbe ... und einer dadurch wesentlich verringerten Verkehrsdichte müssen mehrere Zugänge zum Plangebiet genutzt und im Bebauungsplan festgelegt werden. Dies können z.B. das Hauptportal, Tor 10, Tor 20, eine südliche Zufahrt durch den existierenden Tunnel bei Tor 45 sein. In den denkmalgeschützten Gebäuderiegel darf in Fortsetzung der Ludwigstraße maximal ein Zugang in der Breite einer Straßenspur für den gemeinsamen Zugang von Kraftfahrzeugen (Einbahn), Radfahrern und Fußgängern und in der für die Zufahrt notwendigen Höhe geschaffen werden.

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksengelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Außerhalb des Geltungsbereichs gelegene (ehemalige) Werkstore sind für eine angemessene Erschließung nicht erforderlich, sie können zudem nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Denkmalschutz

Durch den Bau des Einkaufszentrums würde ein großer, denkmalgeschützter Gebäudekomplex unwiederbringlich vernichtet.

Auch für eine alternative Nutzung muss der Bebauungsplan festlegen: Die in der Darstellung auf Seite 9 als Kulturdenkmäler bzw. als prägende Elemente des Ensembles gekennzeichneten Gebäude dürfen weder abgerissen noch in ihrer Struktur verändert werden.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadtraumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Planungen zur Westtangente

Für eine vielleicht in Zukunft zu realisierende Erschließungsstraße „Westtangente“ mit der Brücke über die Bahnlinie ist festzulegen, dass dafür kein denkmalgeschütztes Gebäude abgerissen oder in seiner Struktur (z.B. durch einen Straßendurchbruch) verändert werden darf.

Die Planung der Erschließungsstraße „Westtangente“ wird nicht weiterverfolgt. Sie ist nicht Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens.

Nutzung als Einkaufszentrum

Das geplante Einkaufszentrum würde nach den vorliegenden Verträglichkeitsgutachten von GfK, Dr. Jansen und bulwiengesa zu erheblichen Umsatzeinbußen insbesondere in der Innenstadt führen - im Bereich Mode (Textil/Sport/Schuhe) z.B. bis zu 29%. Dies würde zum vollständigen Niedergang der jetzigen Innenstadt führen.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterverfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

- a.) Dieses Einkaufszentrum darf also nicht realisiert werden. Daher sind alle Textteile im Begründungstext, sämtlichen Gutachten und in den textlichen Festsetzungen zur Planzeichnung, die sich explizit oder implizit auf die Nutzung von MK3 als Einkaufszentrum beziehen zu entfernen bzw. zu ändern.
- b.) Die Verkaufsfläche für Einzelhandel im Planungsgebiet ist auf unter 7.000 qm zu begrenzen.
- c.) In den textlichen Festsetzungen sind weitere branchenspezifische Beschränkungen zum Schutz des existierenden Innenstadthandels aufzunehmen.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselshei-

Anregungen

Beschlussempfehlung

mer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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.

Öffentlicher Raum

Im Bebauungsplan ist festzulegen, dass die Wege und Plätze im Planungsbereich öffentliches Eigentum und damit durchgängig öffentlich zugänglich werden. Die Stadt erwirbt

Die „Motorworld Manufaktur“ wird durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt, der das Grundstück des Opel-Altwerkes erworben hat. Das Konzept sieht ein breites Spektrum von kerngebietstypischen Nutzun-

Anregungen

Beschlussempfehlung

diese Flächen.

Als Planungsgegenstand wird in Teil 1.1 festgehalten, dass unter Erhalt der denkmalgeschützten Substanz ein Mix aus Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum, öffentlich geförderten Einrichtungen, Kunst, Kultur, Kommunikation, Gastronomie und Einzelhandel angestrebt wird. Dabei ist dafür zu sorgen, dass ein möglichst großer Teil der Fläche zu öffentlichem Raum wird.

Beispielhaft zu erwähnen sind Nutzungen als Jugendherberge, Markthalle (z.B. im A10) und als hessisches Zentrum für Industriekultur.

Realisierung von Wohnraum

Der Bebauungsplanentwurf muss - um nicht gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB und das Entwicklungsgebot zu verstoßen- auch eine das Mischgebiet charakterisierende Wohnnutzung anstreben. Das gilt für alle Baugebiete MK1, MK2 und MK3. Einem Investorenkonzept, welches auf Wohnraum auch nur in einem Teilgebiet verzichten will, ist eine Absage zu erteilen.

Zur Erreichung einer Mindestfläche von Wohnnutzungen ist der Prozentsatz für alle Teilgebiete des Bebauungsplans gemäß § 7 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO verbindlich festzuschreiben. So ist z.B. festzusetzen, dass die Wohnfläche im Gebiet MK3 mindestens 15% betragen muss.

In den textlichen Festsetzungen für die Flächen MK2 und MK3 sind die Höchstgrenzen von 30% für Wohnflächen zu streichen.

gen vor.

Es ist geplant, ein öffentlich zugängliches und mit der Innenstadt Rüsselsheims verbundenes Quartier zu entwickeln. Seine Durchquerbarkeit soll mittels Festsetzungen von Flächen für Baulasten für Fahr-, Geh- und Radfahrrechte gesichert werden. Ein zusätzlicher Erwerb von Flächen durch die Stadt Rüsselsheim ist nicht beabsichtigt.

Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans im Kerngebiet zukünftig zulässigen Nutzungen schließen die gewünschten Nutzungen nicht aus, wenn sich entsprechende Interessenten finden. Eine Festbeschreibung eines spezifischen Mieter-/Nutzerklientels ist durch einen Bebauungsplan nicht möglich und auch nicht gewünscht.

Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassischen Einkaufszentrums wurde nicht weitergeführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisierenden Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. eingeschlossen die Flächen eines Boardinghouse sowie die Flächen der existierenden Wohngebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen eines Boardinghouse sowie die bestehenden Wohngebäude an der Südseite der Weisenauer Straße nicht eingerechnet sind.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit

Anregungen

Beschlussempfehlung

von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städte-
baulich nicht sinnvoll und daher auch als
Ausnahme nicht vorgesehen..

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.7 Bürger 07

hiermit erheben wir nachfolgende Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 25. Juni 2014:

Die folgenden Einwände werden zur Kenntnis genommen.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Wir leben mit unseren beiden Kindern, sechs Jahre und ein halbes Jahr alt, im eigenen Haus in der Weisenauer Straße. Schon jetzt ist die Verkehrssituation hier mehr als bedenklich. Es wird gerast und bei Gegenverkehr, wegen parkender Autos auf den Bürgersteig ausgewichen, ohne das Tempo zu reduzieren. Radfahrer weichen auf beide Bürgersteige aus und gefährden ebenso Fußgänger wie Anwohner, die aus ihren Toren kommen. Nicht nur für unsere Kinder ist das lebensgefährlich! Hinzu kommen von früh bis spät große LKW mit Auflieger, aus Richtung Innenstadt, die zu Opel oder anderen Firmen auf dem Altwerksgelände wollen, jedoch zum Teil nicht wissen, wo sie anliefern können. Dies ist der aktuelle Zustand.

Sollte es zum Bau des geplanten Einkaufszentrums kommen, würde sich die Verkehrssituation in der gesamten Innenstadt weiter verschärfen. Eine Zufahrt durch die Innenstadt aus allen Richtungen mit einzigem Einlass auf das Altwerksgelände über die Ludwigstraße muss unterbleiben. Die Abgas- und Lärmbelastung wird in einem Maße steigen, wodurch die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner erheblich verschlechtert wird. Schon jetzt ist es kaum möglich, unser Haus von der Straßenseite aus zu lüften, da mehr Abgase als Frischluft hereinströmt.

Die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger wird kaum mehr zu gewährleisten sein. Die Anlieferung über die Heinrichstraße muss ebenso unterbleiben. Auch wenn nur von sogenannten „kleinen LKW“ die Rede ist, wird auch hier die Abgas- und Lärmbelastung unzumutbar steigen. Die „großen LKW“ sollen laut Planung über Tor 20, über die bestehende Werksstraße (Wil-

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung

Anregungen

helmstraße) parallel zur Weisenauer Straße anliefern. Jedoch muss jegliche Anlieferung über Tor 20 laufen.

Beschlussempfehlung

Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte

Anregungen

Beschlussempfehlung

dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffemissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Nutzung als Einkaufszentrum

Von der Planung eines Einkaufszentrums ist Abstand zu nehmen. Stattdessen sollte ein Mix aus Wohnungen, Gastronomie, Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel, Kunst, Kultur unter Erhalt der historischen Bausubstanz angestrebt werden. Die Stadt sollte selbst Flächen erwerben, um Wege und Plätze durchgängig öffentlich zugänglich zu

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Woh-

Anregungen

Beschlussempfehlung

machen. Dies ist im Bebauungsplan festzulegen.

nungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

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.

Denkmalschutz

Auch für alternative Nutzungen muss der Bebauungsplan festlegen, dass als Kulturdenkmäler gekennzeichnete Gebäude weder abgerissen noch in ihrer Struktur verändert werden.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Zufahrt in Verlängerung der Ludwigstraße

Weiterhin sind im Bebauungsplan mehrere Zugänge festzulegen: z.B. Hauptportal, ein schon existierender Tunnel bei Portal 45, eine vielleicht später zu realisierende „Westtangente“ mit Brücke über die Bahn, Tor 10.

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werks Gelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind ggf. weitere Zugänge in das Gebäude von der Weisenauer Straße aus. Die Festsetzung weiterer Zugänge/Zufahrten zum Geltungsbereich sind städtebauliche und konzeptionell nicht zielführend.

Wir gehen davon aus, dass die Argumente auf denen sich unsere Einwendungen stützen, von Ihnen nachvollzogen werden können.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

nen. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.8 Bürger 08

Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 144, Bezeichnung „Opel-Forum Rüsselsheim“, Stand 25.06.2014. Hiermit erheben wir nachfolgende Einwendungen gegen den o.g. Bebauungsplan:

Die folgenden Einwände werden zur Kenntnis genommen.

Denkmalschutz

- Durch den Bau des Einkaufszentrums würde ein großer, denkmalgeschützter Gebäudekomplex unwiederbringlich vernichtet. Auch für eine alternative Nutzung muss der Bebauungsplan festlegen: Die in der Darstellung auf Seite 9 der Kulturdenkmäler bzw. als prägende Elemente des Ensembles gekennzeichneten Gebäude dürfen weder abgerissen noch ihrer Struktur verändert werden.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Planungen zur Westtangente

- Für eine vielleicht in Zukunft zu realisierende Erschließungsstraße „Westtangente“ mit einer Brücke über die Bahnlinie ist festzulegen, dass dafür kein denkmalgeschütztes Gebäude abgerissen oder in seiner Struktur (z.B. durch einen Straßendurchbruch) verändert werden darf.
- Die Planung der Erschließungsstraße „Westtangente“ wird nicht weiterverfolgt. Sie ist nicht Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

- Die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet muss unterbleiben. Bei dem bisher geplanten Einkaufszentrum ist nach dem Verkehrsgutachten mit durchschnittlich 8.000 Fahrten täglich durch die Ludwigstraße zu rechnen. Bei der geplanten Größe des Einkaufszentrums wären aber etwa 15.000 Besucherinnen pro Tag notwendig und werden von Einkaufszentrumplanern auch erwartet. Die Anwohner würden durch den Kraftfahrzeugverkehr unerträglichen Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen

Anregungen

Beschlussempfehlung

suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch

Anregungen

Beschlussempfehlung

Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

- Auch bei einer alternativen Nutzung des Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer

Anregungen

Plangebietes mit einer Mischnutzung aus Wohnungen, Gewerbe, Büros, etc. und einer dadurch wesentlich verringerten Verkehrsdichte müssen mehrere Zugänge zum Plangebiet genutzt und im Bebauungsplan festgelegt werden. Dies können z.B. das Hauptportal, Tor 10, Tor 20, eine südliche Zufahrt durch den bereits existierenden Tunnel am Tor 45 sein. In den denkmalgeschützten Gebäuderiegel darf in Fortsetzung der Ludwigstraße maximal ein Zugang in der Breite einer Fahrspur für den gemeinsamen Zugang von Kraftfahrzeugen (Einbahn), Radfahrern und Fußgängern und in der für die Zufahrt notwendigen Höhe geschaffen werden.

Beschlussempfehlung

Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksgelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind ggf. weitere Zugänge in das Gebäude von der Weisenauer Straße aus. Die Festsetzung weiterer Zugänge/Zufahrten zum Geltungsbereich sind städtebauliche und konzeptionell nicht zielführend.

Nutzung als Einkaufszentrum

- Das geplante Einkaufszentrum würden nach den vorliegenden Verträglichkeitsgutachten von GfK, Dr. Jansen und bulwiengesa zu erheblichen Umsatzeinbußen insbesondere in der Innenstadt führen - im Bereich Mode (Textil/Sport/Schuhe) z.B. bis zu 29 %. Dies würde zum vollständigen Niedergang der jetzigen Innenstadt führen.

a.) Dieses Einkaufszentrum darf also nicht realisiert werden. Daher sind alle Textteile im Begründungstext, sämtliche Gutachten und in den textlichen Festsetzungen zur Planzeichnung, die sich explizit oder implizit auf die Nutzung von MK3 als Einkaufszentrum beziehen zu entfernen bzw. zu ändern.

b.) Die Verkaufsfläche für Einzelhandel im Planungsgebiet ist auf unter 7.000 qm zu begrenzen.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutz-

Anregungen

Beschlussempfehlung

c.) In den textlichen Festsetzungen sind weitere branchenspezifische Beschränkungen zum Schutz des existierenden Innenstadthandels aufzunehmen.

bar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandumsätze in der Innenstadt. 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

Revitalisierung der Rüsselsheimer Innenstadt geben kann.

Öffentlicher Raum

- Im Bebauungsplan ist festzulegen, dass die Wege und Plätze im Planungsbereich öffentliches Eigentum und damit durchgängig öffentlich zugänglich werden. Die Stadt erwirbt diese Flächen
- Als Planungsgegenstand wird in Teil 1.1 festgehalten, dass unter Erhalt der denkmalgeschützten Substanz ein Mix aus Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum, öffentlich geförderten Einrichtungen, Kunst, Kultur, Kommunikation, Gastronomie und Einzelhandel angestrebt wird. Dabei ist dafür zu sorgen, dass ein möglichst großer Teil der Fläche zu öffentlichem Raum wird. Beispielhaft zu erwähnen sind Nutzungen als
 - Jugendherberge
 - Hessisches Museum für Industriekultur (z.B. Halle A10)
 - Opel-Classic für Markenwelt (z.B. Halle D3)
 - Lehrräume für die Hochschule Rhein-Main (langfristig)
 - Begegnungszentrum und Veranstaltungsräume für Rüsselsheimer Vereine
 - Kleinkunsthöhne/ -theater (z.B. ehemaliges Opel-Forum hinter Ausstellungsraum)
 - Kindergarten (z.B. Gebäude D17)
 - Markthalle(n)
 - Räume für Ausstellungen aller Art (Kunst, etc.)
 - Musikschule/Ballettstudio
 - Kletterhalle (z.B. Halle B10)
 - Fitnessstudio
 - Foto-/Filmstudio
 - Musikhalle (auch Open Air-Veranstaltungen im Adams-hof/ Platz vor B-Gebäude)
 - Lichtkunstinstallationen/-inszenierungen (z.B. Bunker D20)
 - Büro- und Arztpraxen.

Die „Motorworld Manufaktur“ wird durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt, der das Grundstück des Opel-Altwerkes erworben hat. Das Konzept sieht ein breites Spektrum von kerngebietstypischen Nutzungen vor.

Es ist geplant, ein öffentlich zugängliches und mit der Innenstadt Rüsselsheims verbundenes Quartier zu entwickeln. Seine Durchquerbarkeit soll mittels Festsetzungen von Flächen für Baulasten für Geh- und Radfahrrechte gesichert werden. Ein Erwerb von Flächen durch die Stadt Rüsselsheim ist nicht beabsichtigt.

Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans zukünftig in seinem Geltungsbereich zulässigen Nutzungen eines Kerngebietes schließen die gewünschten Nutzungen nicht aus, wenn sich entsprechende Interessenten finden. Eine Festschreibung des Mieter-/Nutzerklientels ist durch einen Bebauungsplan nicht möglich.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Realisierung von Wohnraum

- Der Bebauungsplanentwurf muss - um nicht gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB und das Entwicklungsgebot zu verstoßen - auch eine das Mischgebiet charakterisierende Wohnnutzung anstreben (z.B. Altengerechte-, Studenten- und Familienwohnungen, Loft's). Das gilt für alle Baugebiete MK1, MK2 und MK3. Einem Investorenkonzept, welches auf Wohnraum auch nur in einem Teilgebiet verzichten will, ist eine Absage zu erteilen.
 - Zur Erreichung einer Mindestfläche von Wohnnutzungen ist der Prozentsatz für alle Teilgebiete des Bebauungsplans gem. § 7 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO verbindlich festzuschreiben. So ist z.B. festzusetzen, dass die Wohnfläche im Gebiet MK3 mindestens 15 % betragen müssen.
 - In den textlichen Festsetzungen für die Flächen MK2 und MK3 sind die Höchstgrenzen von 30% für Wohnflächen zu streichen.
- Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassischen Einkaufszentrums wurde nicht weitergeführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisierenden Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. eingeschlossen die Flächen eines Boardinghouse sowie die Flächen der existierenden Wohngebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen eines Boardinghouse sowie die bestehenden Wohngebäude an der Südseite der Weisenauer Straße nicht eingerechnet sind.
- Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher auch als Ausnahme nicht vorgesehen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.9 Bürger 09

Hiermit erhebe ich Einspruch gegen das Bebauungsplanverfahren Nr. 144 (Opel Forum Rüsselsheim)

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und im Folgenden abgewogen.

Als Rüsselsheimer Bürger sowie als Bewohner und Miteigner eines innenstadtnahen Wohngebäudes in der Donaustraße ist mir in mehrerer Hinsicht an einer zukunftsweisenden Entwicklung des im Bebauungsplan ausgewiesenen Areals gelegen. Durch seine Größe, vor allem aber durch seine historische Bedeutung, kommt dem Gelände eine Schlüsselrolle für die zukünftige Gestaltung des gesamten Innenstadtbereichs zu. Der vorliegende Bebauungsplan verhindert eine nachhaltige Entwicklung des Geländes im Nutzungsinteresse der Rüsselsheimer Stadtgesellschaft, setzt auf ein bereits vielerorts im Niedergang befindliches Handelsmodell, ignoriert das Potenzial für Tourismus, gewerbliche- und Wohnnutzung und verstößt in eklatanter Weise gegen Grundprinzipien des Denkmalschutzes. Im Einzelnen habe ich folgende Gründe für die Einwendung:

Nutzung als Einkaufszentrum

Das geplante Einkaufszentrum (EKZ) trifft auf einen im Rhein-Main-Gebiet bereits gesättigten Markt, dem gleichzeitig durch den Internethandel eine starke Konkurrenz erwachsen ist. Daher ist zu befürchten, dass das Konzept sich langfristig wirtschaftlich nicht tragen würde, mit der Folge einer weiteren Verödung der Innenstadt. Aufgrund der spezifischen Bauart großflächiger Einkaufszentren ist eine Sekundärnutzung in der Regel nicht mehr möglich. Die Aufhebung des Denkmalschutzes für das Gebäudeensemble wurde mit einem Interesse für die Allgemeinheit begründet, das für meine Begriffe nicht oder nicht mehr gegeben ist und das realistisch betrachtet schon in den ersten Monaten oder den ersten Jahren nach der Realisierung eines EKZ nicht mehr darstellbar wäre. Anders als bei jeder anderen Form der Nutzung im Bestand fehlt diesem Be-

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Be-

Anregungen

bauungsplan fast jede Möglichkeit, planerisch umzusteuern und das Areal neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.

Trotz erheblicher Zweifel am Umfang der potentiellen Käuferschaft einer „Shopping Mall“ im Rüsselsheimer Innenstadtbereich ist davon auszugehen, dass die für eine Mittelstadt ungewöhnlich groß angelegte Mall die Kundenströme zunächst so stark beeinflussen würde, dass weitere Einzelhandelsgeschäfte in der angrenzenden Innenstadt zur Geschäftsaufgabe gezwungen wären. Zu dieser Prognose gelangt sinngemäß auch die Gesellschaft für Konsumforschung in ihrem Verträglichkeitsgutachten aufgrund der prognostizierten Umsatzrückgänge. Dies trifft besonders auf den Textilbereich zu, für den der Löwenanteil der zu vermarktenden Fläche vorgesehen ist. Eine Verkaufsfläche mit etwa 23.000 qm ist als nicht standortgerecht abzulehnen.

Beschlussempfehlung

schäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

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.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Wenn das EKZ die Rentabilitätsgrenze zeitweise oder sogar über einen längeren Zeitraum erreichen sollte, wäre dies nur um den Preis eines sehr hohen Verkehrsaufkommens auf den dafür vorgesehenen Zufahrts- und Abfahrtsstraßen möglich. Namentlich in der Ludwigstraße und in der Weisenauer Straße würde eine hohe Belastung der Anwohner mit Abgasen und Verkehrslärm in Kauf genommen, da die Rentabilität des Konzepts mehrere Tausend Fahrzeugbewegungen in das Areal hinein und vom Areal weg, voraussetzt. Die gutachterliche Annahme von durchschnittlich knapp 8000 zusätzlichen Fahrten am Tag ignoriert die Verkehrssituation zu Spitzenzeiten ebenso wie die für die Rentabilität nötige Besucherzahl von etwa 15.000 Einkäufern am Tag, die mit dieser Zahl an Fahrzeugbewegungen nicht erreicht würde. Neben gesundheitlicher Beeinträchtigung müssten Anwohner und Nutzer der Innenstadt zu Spitzenzeiten mit Rückstaus in den genannten Straßen, sowie in der Mainzer Straße, Frankfurter Straße, Friedensstraße (Stadtunterführung) und letztlich bis hoch zu den Parkdecks des EKZ selbst rechnen, was wiederum ein extrem negativer Standortfaktor wäre. Zudem verhindert die aus dem Bebauungsplan ableitbare Verkehrsführung die von großen Teilen der Kommunalpolitik in Aussicht gestellte Verkehrsberuhigung im Bereich von Stadtkirche, Rathaus und Marktplatz, wo beispielsweise langfristig durch Wiedereröffnung des im Kirchturm befindlichen Haupteingangs der Stadtkirche ein städtebaulicher Akzent gesetzt werden könnte. Das von vielen Kommunen erfolgreich umgesetzte Konzept des gemeinsam genutzten Verkehrsraums („shared space“) wäre durch das er-

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten

Anregungen

Beschlussempfehlung

wartete Verkehrsaufkommen im Bereich Marktplatz/Rathaus nicht mehr zu realisieren.

(+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsauf-

Anregungen

Beschlussempfehlung

kommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Denkmalschutz

Die zumindest teilweise durch das Hessische Landesamt für Denkmalpflege erfolgte Billigung des weitgehenden Abrisses des historischen Bauensembles im östlichen Bereich des Bebauungsplans ist in keiner Weise nachvollziehbar. Es handelt sich um Gebäude von hoher industriegeschichtlicher

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit

Anregungen

Bedeutung, die die Entwicklung des wichtigsten Wirtschaftszweigs der Stadt Rüsselsheim dokumentieren und an denen sich das Erwerbsleben Zehntausender Bewohner der Stadt verorten lässt. Mit dem im Bebauungsplan vorgesehenen Abriss der Keimzelle von Hessens größtem - und Deutschlands einzigem innerstädtischen – Automobilwerk würde sich die Stadt nicht nur einen Ort der Erinnerung nehmen, sondern auch die Möglichkeit, ein herausragendes Beispiel der Industriekultur für eine breitere Öffentlichkeit zu bewahren und zugänglich zu machen. Beispielhaft steht hierfür der Gebäuderiegel A9, der Deutschlands erstes Fließband beherbergte. Eine Vermarktung für Kulturinteressierte, Schulklassen und andere Besucher bei gleichzeitiger Umwidmung einzelner Gebäudeteile für Wohnen, Arbeit, Einkauf, Gastronomie und Kultur ist auch wirtschaftlich zukunftsweisend und zudem weit risikoärmer als die Monostruktur eines EKZ, da nicht – oder nur punktuell - in den Baubestand eingegriffen würde und jede Folgenutzung unproblematisch wäre.

Beschlussempfehlung

Planstand 2014. In diesem sollten die stadtraumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiterentwicklung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Realisierung von Wohnraum

Eine Wohnnutzung mit hohem Wohnanteil ist für das gesamte Areal (MK1, MK2, MK3) gleichermaßen festzuschreiben, um den Charakter eines Mischgebietes zu erhalten. Die im Bebauungsplan fehlenden, für Mischgebiete charakteristischen, Minimalwerte für Wohnnutzung in allen Teilbereichen lassen hieran Zweifel aufkommen und tragen die

Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassischen Einkaufszentrums wurde nicht weitergeführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisierenden Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. eingeschlossen die Flächen eines Boardinghouse sowie die Flächen der existierenden Wohn-

Anregungen

Handschrift der in der Zeit bis Sommer 2014 als Projektentwickler vorgesehenen Firma Acrest. Die fehlende Festlegung eines für Mischgebiete charakteristischen Wohnanteils spiegelt meines Erachtens ein Partikularinteresse des Projektentwicklers wider, der MK3 weitestgehend als Handelsfläche braucht. Dies macht der Stadt Rüsselsheim zukünftige, im allgemeinen Interesse liegende, Anpassungen der Wohnnutzung unmöglich.

Denkmalschutz

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Abbrüche sind in Ihrer Gänze abzulehnen, da sie nicht nur kulturhistorisch und lokalgeschichtlich wichtige Gebäude vernichten, sondern auch Grundprinzipien des Denkmalschutzes verletzen, indem sie die Außenwände im Bereich der Marktstraße (Opel-Hauptportal) als bloßes Zierwerk einer hermetisch konzipierten Einkaufswelt nutzen. Dieses Konzept ist ahistorisch und widerspricht dem Prinzip, dass Denkmäler nicht durch Ergänzungsbauten und Teilabrisse aus ihren Zusammenhängen herausgenommen werden sollen. Der geplante Abriss der Südfassade ist ebenso abzuwenden wie der großflächige Durchbruch für den Autoverkehr in der Weisenauer Straße - Höhe Ludwigstraße - oder der längerfristig drohende Abbruch von historischen Gebäudeteilen bei Realisierung einer Bahnbrücke in Verlängerung des Friedrich-Lutzmann-Rings. Daraus ergibt sich die Forderung, dass ein alternativer Bebauungsplan, der eine kleinteilige Nutzung vorzugeben hätte, auch den Erhalt aller als Kulturdenkmäler

Beschlussempfehlung

gebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen eines Boardinghouse sowie die bestehenden Wohngebäude an der Südseite der Weisenauer Straße nicht eingerechnet sind.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher auch als Ausnahme nicht vorgesehen.

Erläuterungen zum Denkmalschutz erfolgen weiter oben.

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksgelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Anregungen

Beschlussempfehlung

oder prägende Elemente des Ensembles
gekennzeichneten Gebäude festschreibt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.10 Bürger 10

Hiermit erhebe ich nachfolgende Einwendung gegen den Bebauungsplan Nr.144 Opel Forum Rüsselsheim, Stand 25. Juni 2014:

Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen und abgewogen. Die folgenden Einwände gingen sämtlich am 09.10.2014 ein, Verfasser ist Bürger 10.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet muss unterbleiben. Bei dem bisher geplanten Einkaufszentrum ist nach dem Verkehrsgutachten mit durchschnittlich knapp 8.000 Fahrten täglich durch die Ludwigstraße zu rechnen. Dabei geht dieses Gutachten nur von einer täglichen Besucherzahl des Einkaufszentrums von unter 7.000 aus. Bei der geplanten Größe des Einkaufszentrums wären aber etwa 15.000 Besucherinnen pro Tag notwendig und werden von den Einkaufszentrumsplanern auch erwartet. Dadurch würde sich auch der Kfz-Verkehr mit der entsprechenden unerträglichen Lärm- und Abgasbelastung mehr als verdoppeln, die sowieso prognostizierten Stausituationen würden insbesondere an Haupteinkaufstagen zum Dauerzustand.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung

Anregungen

Beschlussempfehlung

Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte

Anregungen

Beschlussempfehlung

dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffemissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Zufahrt in Verlängerung der Ludwigstraße

Auch bei einer alternativen Nutzung des Plangebiets mit einer Mischnutzung aus Wohnungen, Büros, Gewerbe ... und einer dadurch wesentlich verringerten Verkehrsdichte müssen mehrere Zugänge zum Plangebiet genutzt und im Bebauungsplan festgelegt werden. Dies können z.B. das Hauptportal, Tor 10, Tor 20, eine südliche Zufahrt

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw.

Anregungen

durch den existierenden Tunnel bei Tor 45 sein. In den denkmalgeschützten Gebäuderiegel darf in Fortsetzung der Ludwigstraße maximal ein Zugang in der Breite einer Straßenspur für den gemeinsamen Zugang von Kraftfahrzeugen (Einbahn), Radfahrern und Fußgängern und in der für die Zufahrt notwendigen Höhe geschaffen werden.

Denkmalschutz

Durch den Bau des Einkaufszentrums würde ein großer, denkmalgeschützter Gebäudekomplex unwiederbringlich vernichtet. Dieses wertvolle kulturelle Erbe, in dem sich der Fleiß und das Können von mehreren Generationen materialisiert, darf nicht geopfert werden. Auch für andere Nutzungen muss der Bebauungsplan festlegen: Die in der Darstellung auf Seite 9 in Abschnitt 1.3.5 der „Begründung zur erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung“ als Kulturdenkmäler bzw. als prägende Elemente des Ensembles gekennzeichneten Gebäude dürfen weder abgerissen noch in ihrer Struktur verändert werden.

Beschlussempfehlung

über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werks Gelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind ggf. weitere Zugänge in das Gebäude von der Weisenauer Straße aus. Die Festsetzung weiterer Zugänge/Zufahrten zum Geltungsbereich sind städtebauliche und konzeptionell nicht zielführend.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die

Anregungen

Beschlussempfehlung

in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Planungen zur Westtangente

Für eine vielleicht in Zukunft zu realisierende Erschließungsstraße „Westtangente“ mit der Brücke über die Bahnlinie ist festzulegen, dass dafür kein denkmalgeschütztes Gebäude abgerissen oder in seiner Struktur (z.B. durch einen Straßendurchbruch) verändert werden darf.

Die Planung der Erschließungsstraße „Westtangente“ wird nicht weiterverfolgt. Sie ist nicht Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens.

Nutzung als Einkaufszentrum

Das geplante Einkaufszentrum würde nach den vorliegenden Verträglichkeitsgutachten von GfK, Dr. Jansen und bulwiengesa zu erheblichen Umsatzeinbußen insbesondere in der Innenstadt führen - im Bereich Mode (Textil/Sport/Schuhe) z.B. bis zu 29%. Dies würde zum vollständigen Niedergang der jetzigen Innenstadt führen.

Dieses Einkaufszentrum darf also nicht realisiert werden. Daher sind alle Textteile im Begründungstext, sämtlichen Gutachten und in den textlichen Festsetzungen zur Planzeichnung, die sich explizit oder implizit auf die Nutzung von MK3 als Einkaufszentrum beziehen zu entfernen bzw. zu ändern.

Das geplante Einkaufszentrum würde nach den vorliegenden Verträglichkeitsgutachten von GfK, Dr. Jansen und bulwiengesa zu erheblichen Umsatzeinbußen insbesondere in der Innenstadt führen - im Bereich Mode

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterverfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passanten-

Anregungen

(Textil/Sport/Schuhe) z.B. bis zu 29%. Dies würde zum vollständigen Niedergang der jetzigen Innenstadt führen.

Die Verkaufsfläche für Einzelhandel im Planungsgebiet ist auf unter 7.000 qm zu begrenzen. In den textlichen Festsetzungen sind außerdem branchenspezifische Beschränkungen zum Schutz des existierenden Innenstadthandels aufzunehmen.

Beschlussempfehlung

ströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

Öffentlicher Raum

Im Bebauungsplan ist festzulegen, dass die Wege und Plätze im Planungsbereich öffentliches Eigentum und damit durchgängig öffentlich zugänglich werden. Die Stadt erwirbt diese Flächen.

Als Planungsgegenstand wird in Teil 1.1 der „Begründung zur erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung“ festgehalten, dass unter Erhalt der denkmalgeschützten Substanz ein Mix aus Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnraum, öffentlich geförderten Einrichtungen, Kunst, Kultur, Kommunikation, Gastronomie und Einzelhandel angestrebt wird. Dabei ist dafür zu sorgen, dass ein möglichst großer Teil der Fläche zu öffentlichem Raum wird.

Beispielhaft zu erwähnen sind Nutzungen als Jugendherberge, Markthalle (z.B. im A10) und als hessisches Zentrum für Industriekultur.

Realisierung von Wohnraum

Der Bebauungsplanentwurf muss - um nicht gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB und das Entwicklungsgebot zu verstoßen- auch eine das Mischgebiet charakterisierende Wohnnutzung anstreben. Das gilt für alle Baugebiete MK1, MK2 und MK3. Einem Investorenkonzept, welches auf Wohnraum auch nur in einem Teilgebiet verzichten will, ist eine Absage zu erteilen.

Zur Erreichung einer Mindestfläche von Wohnnutzungen ist der Prozentsatz für alle

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.

Die „Motorworld Manufaktur“ wird durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt, der das Grundstück des Opel-Altwerkes erworben hat. Das Konzept sieht ein breites Spektrum von kerngebietstypischen Nutzungen vor.

Es ist geplant, ein öffentlich zugängliches und mit der Innenstadt Rüsselsheims verbundenes Quartier zu entwickeln. Seine Durchquerbarkeit soll mittels Festsetzungen von Flächen für Baulasten für Fahr-, Geh- und Radfahrrechte gesichert werden. Ein zusätzlicher Erwerb von Flächen durch die Stadt Rüsselsheim ist nicht beabsichtigt.

Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans im Kerngebiet zukünftig zulässigen Nutzungen schließen die gewünschten Nutzungen nicht aus, wenn sich entsprechende Interessenten finden. Eine Festbeschreibung eines spezifischen Mieter-/Nutzerklientels ist durch einen Bebauungsplan nicht möglich und auch nicht gewünscht.

Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassischen Einkaufszentrums wurde nicht weitergeführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisierenden Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. eingeschlossen die Flächen eines Boardinghouse sowie die Flächen der existierenden Wohngebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen eines Boardinghouse sowie die bestehenden Wohngebäude an der Südseite der Weisen-

Anregungen

Teilgebiete des Bebauungsplans gemäß § 7 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO verbindlich festzuschreiben. So ist z.B. festzusetzen, dass die Wohnfläche in den Gebieten MK2/Teilfläche a, MK2/Teilfläche b und MK3 mindestens 20% der zulässigen Geschossfläche betragen muss.

In den textlichen Festsetzungen für die Flächen MK2 (Teilflächen a und b) und MK3 sind die Höchstgrenzen von 30% für Wohnflächen zu streichen. Auch Einschränkungen des Wohnens auf bestimmte Geschosse sind zu streichen. Sollte bei den konkreten Planungen für ein Stadtquartier im Plangebiet sich in allen oder einzelnen Flächen ein größerer Wohnanteil als 30% als möglich erweisen, so ist dies für die Gesamtentwicklung der Rüsselsheimer Innenstadt als sinnvoll zu betrachten und darf auf keinen Fall durch starre Obergrenzen im Bebauungsplan behindert werden.

Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose ist zu überprüfen. Für das im ausliegenden Planentwurf noch vorgesehene Einkaufszentrum entsprechen die Zahlen bei weitem nicht den von den Einkaufszentrumsplanern erwarteten und auch zum wirtschaftlichen Betreiben eines Zentrums der angegebenen Größe (rund 23.000 qm, rund 100 Geschäfte) notwendigen etwa 15.000 Besuchern im Tagesdurchschnitt. Die Prognose geht dagegen nur von einer durchschnittlichen täglichen Besucherzahl des Einkaufszentrums von unter 7.000 aus. Auch bei einer alternativen Nutzung des Plangebiets mit einer Mischnutzung aus Wohnungen, Büros, Gewerbe ... und einer dadurch wesentlich verringerten Verkehrsdichte sowie mehreren Zugängen zum Plangebiet sind realistische Prognosen für eine vernünftige Verkehrsplanung unerlässlich.

Dabei sind die besondere Schutzbedürftigkeit der Schulen (z.B. Grundschule Innenstadt und Betreuungsschule, Kreisgymnasium) und die dafür geltenden Lärmgrenzen

Beschlussempfehlung

auer Straße nicht eingerechnet sind.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher auch als Ausnahme nicht vorgesehen.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums wird nicht weiter verfolgt. Der Aspekt der steigenden verkehrlichen Belastung durch die aktuelle Planung wurde bereits eingangs erläutert.

Anregungen

Beschlussempfehlung

zu beachten.

Anregungen

Beschlussempfehlung

2.11 Bürger 11

Hiermit machen wir von unserem Einwendungsrecht zum B-Plan „Opel Forum Rüsselsheim“, Stand 25. Juni 2014 gebrauch.

Wir leben seit mehreren Jahrzenten in Rüsselsheim und nehmen aktiv am politischen Leben teil. Unsere Eigentumswohnung befindet sich ganz in der Nähe des Gültigkeitsbereiches des offen gelegten B-Plans Nr. 144.

Denkmalschutz

Zum einen legen wir Einspruch ein gegen den Bau eines Einkaufszentrums in den historischen Gebäuden des ehemaligen Adam Opel Geländes, da hierzu ein großer denkmalgeschützter Gebäudekomplex unwiederbringlich vernichtet würde. Auch für eine alternative Nutzung muss der Bebauungsplan festlegen, dass alle als Kulturdenkmäler bzw. als prägende Elemente des Ensembles gekennzeichneten Gebäude erhalten bleiben und nicht abgerissen, sowie in ihrer Struktur nicht wesentlich verändert werden dürfen.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bau-substanz förderlich, da diese einer Weiter-nutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weiter-geschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung

Anregungen

Beschlussempfehlung

des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Des Weiteren legen wir Einspruch ein gegen die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet. Bei dem bisher geplanten Einkaufszentrum ist nach dem Verkehrsgutachten mit durchschnittlich knapp 8.000 Fahrten inklusive Linienbusverkehr täglich durch die Ludwigstraße zu rechnen. Zudem wird die Ludwigstraße auch von Fahrradfahrern genutzt und ist Teil eines Schulweges. Die Straße ist im Bestand knapp bemessen (teils unter 12 m- insbesondere schmale Gehsteige). Eine Verbreiterungsmöglichkeit ist anhand der Bebauung und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nahezu ausgeschlossen.

Die empfohlenen Straßenquerschnittsabmessungen laut RASSt06 für diese Mischnutzung können nicht eingehalten werden und somit ist diese Nutzung unzulässig.

Bei 400 bis 1000 Kfz / Std., Fußgänger, Fahrradfahrer, Busverkehr, LKW und PKW beträgt die mindeste empfohlene Straßenbreite 13 m mit 3 m breiten Fußgängerwegen. Ein verkehrssicherer Straßenquerschnitt bei diesem Verkehrsaufkommen würde unserer Meinung nach mindestens 15,5 m Straßenbreite voraussetzen (Siehe RASSt06 Seite 47). Ohne die Herstellung der geforderten Straßenbreite wird die Ludwigstraße zur Dauergefahrenzone und zur unfallträchtigen Verkehrsader. Hinzu kommt, dass durch den erhöhten Kfz-Verkehr, die verursachten Umweltbelastungen im Hinblick auf Lärm, Abgase und Feinstaub mehr als

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert.

Anregungen

Beschlussempfehlung

verdoppelt würden.

Die prognostizierten Stausituationen würden insbesondere an Haupteinkaufstagen zum Dauerzustand werden und dies noch verstärken.

Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme

Anregungen

Beschlussempfehlung

zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Gegenstand der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) sind entsprechende Entwurfsempfehlungen. Die in der RASt06 dargestellten Regelquerschnitte entfalten keine bindende Wirkung. Durch sie kann keine Unzulässigkeit von Vorhaben

Anregungen

Beschlussempfehlung

begründet werden. Zudem erfolgt der prognostizierte Zuwachs der Verkehrszahlen in Größenordnungen, die durch die Kapazität des Straßennetzes und seiner Knotenpunkte abgedeckt werden.

Zufahrt in Verlängerung der Ludwigstraße

Auch bei einer alternativen Nutzung des Plangebiets mit einer Mischnutzung aus Wohnungen, Büros, Gewerbe und einer dadurch wesentlich verringerten Verkehrsdichte kann der Zugang zum Plangebiet nicht nur durch die Ludwigstrasse erfolgen, sondern es müssen alternative Zugänge ins Planungsgebiet ausgewiesen werden.

Der Gebäudedurchbruch an der Weisenauer Straße auf Höhe der Ludwigstraße ist konzeptionell notwendig, um eine angemessene Erschließungsoption des Vorhabens zu erreichen und das historische Hauptportal und den zentralen Bahnhofplatz dem Fußgänger- und Radverkehr vorzubehalten. Eine Kfz-Erschließung über die Marktstraße bzw. über den Bahnhofsvorplatz ist auszuschließen; ebenso ist eine Erschließung über das verbleibende Opel-Werksgelände im Westen nicht möglich.

Die konkrete Ausführung und Gestaltung des Durchbruchs wird im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erarbeitet.

Nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind ggf. weitere Zugänge in das Gebäude von der Weisenauer Straße aus. Die Festsetzung weiterer Zugänge/Zufahrten zum Geltungsbereich sind städtebauliche und konzeptionell nicht zielführend.

Denkmalschutz

Alle Maßnahmen sind so zu planen, dass der Erhalt der denkmalgeschützten Gebäudekomplexe im Vordergrund steht.

Dies soll auch für die eventuelle zukünftige Erschließung mit einer Brücke über die Bahnlinie festgelegt werden.

Oberstes Maxim soll die Erhaltung aller denkmalgeschützten und kulturhistorischen Elemente im Planungsgebiet sein.

Es ist Ziel der aktuell verfolgten Planung und damit des Verfahrens, das historische Opel-Altwerk unter Achtung des spezifischen Denkmalwertes der Gesamtanlage sowie seiner einzelnen Teile zu revitalisieren. Der städtebauliche Ansatz dieser Planung unterscheidet sich wesentlich vom Vorhaben mit Planstand 2014. In diesem sollten die stadt-raumprägenden historischen Bauteile B7, A7, A8 und A10 zugunsten eines Parkdecks niedergelegt werden. Demgegenüber steht in den heutigen Planungen der Motorworld Manufaktur der Erhalt dieser Bauteile. Das städtebauliche und architektonische Erbe

Anregungen

Beschlussempfehlung

des Standortes wird als Ganzes in weiten Teilen erhalten, teilweise ergänzt und durch seine Neunutzung aufgewertet.

Die konzeptgemäße Umsetzung des Vorhabens „Motorworld Manufaktur“ ist dem langfristigen Erhalt des historischen städtebaulichen Ensembles und der historischen Bausubstanz förderlich, da diese einer Weiternutzung zugeführt wird. Zudem wird hierdurch die Historie des Areals als Standort der Autoproduktion aufgegriffen und weitergeschrieben.

Die Schaffung eines zentralen, heterogen genutzten Stadtquartiers entspricht den Zielen der Rüsselsheimer Stadtentwicklung, die in der Studie „Rüsselsheim 2020“ dargelegt sind.

Diese Maßnahme wie auch die Entwicklung des baulichen Gesamtkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit dem hessischen Landesdenkmalamt unter Beachtung aller erteilten Auflagen.

Abrisse im rückwärtigen Bereich des Areals beschränken sich im Wesentlichen auf städtebaulich nicht prägende Teile und Gebäude des Ensembles. Die stadtraumprägenden Außenfassaden im Norden und Osten bleiben erhalten.

Die Planung der Erschließungsstraße „Westtangente“ wird nicht weiterverfolgt. Sie ist nicht Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens.

Nutzung als Einkaufszentrum

Nach unserer Einschätzung, welche auch durch die verschiedensten Gutachten unterstützt wird, wird ein Einkaufszentrum zu erheblichen Umsatzeinbußen in der Innenstadt und zu weiterem Sterben der dort ansässigen Gewerbetriebe führen.

Aufgrund dessen sind alle Textteile im Begründungstext, sämtliche Gutachten sowie die textlichen Festsetzungen zur Planzeich-

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterverfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Aus-

Anregungen

nung, die sich explizit oder implizit auf die Nutzung von MK3 als Einkaufszentrum beziehen, zu streichen.

Die Verkaufsfläche für Einzelhandel im Planungsgebiet ist auf unter 7.000 qm zum Schutze der Verkaufsflächen in der Innenstadt zu begrenzen.

Beschlussempfehlung

stellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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 zuneh-

Anregungen

Beschlussempfehlung

menden 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.

Öffentlicher Raum

Im Bebauungsplan ist festzulegen, dass die Wege und Plätze im Planungsbereich öffentliches Eigentum und damit durchgängig unbegrenzt öffentlich zugänglich und nutzbar sind.

Die „Motorworld Manufaktur“ wird durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt, der das Grundstück des Opel-Altwerkes erworben hat. Das Konzept sieht ein breites Spektrum von kerngebietstypischen Nutzungen vor.

Es ist geplant, ein öffentlich zugängliches und mit der Innenstadt Rüsselsheims verbundenes Quartier zu entwickeln. Seine Durchquerbarkeit soll mittels Festsetzungen von Flächen für Baulasten für Fahr-, Geh- und Radfahrrechte gesichert werden. Ein zusätzlicher Erwerb von Flächen durch die Stadt Rüsselsheim ist nicht beabsichtigt.

Realisierung von Wohnraum

Im B-Plan ist festzulegen, dass das Planungsgebiet einer Mischnutzung zuzuführen ist, indem zur Wohnnutzung Mindestflächen, gemäß § 7 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO ausgewiesen werden. So ist festzusetzen, dass die Wohnfläche im Gebiet MK3 mindestens 15% betragen und in den textlichen Festsetzungen für die Flächen MK2 und MK3 sind die Höchstgrenzen von 30% für Wohnflächen zu streichen.

Die bis 2014 verfolgte Planung eines klassischen Einkaufszentrums wurde nicht weitergeführt. Im Vergleich zu dieser wurde der vereinbarte Mindestanteil der zu realisierenden Geschossfläche für Wohnen deutlich erhöht – von 2.500 m², darin ggf. eingeschlossen die Flächen eines Boardinghouse sowie die Flächen der existierenden Wohngebäude an der Weisenauer Straße zu nun mindestens 15.000 m², wobei die Flächen eines Boardinghouse sowie die bestehenden

Anregungen

Beschlussempfehlung

Wohngebäude an der Südseite der Weisenauer Straße nicht eingerechnet sind.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf erfolgt, wie auch im Verfahrensstand 2014, eine Abgrenzung nach Art der Nutzung zwischen den Teilkerngebieten MK1, MK2 und MK3, wobei die konkrete Einteilung vom Bebauungsplanentwurf aus dem Jahr 2014 aufgrund des neuen Konzepts abweicht. Wohnnutzungen sollen im Teilgebiet MK2 und MK3 aus immissionsschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden. Im MK1 soll Wohnen im Rahmen des im Kerngebiet üblichen Umfangs ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Wohnen im MK2 und im MK3 ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher auch als Ausnahme nicht vorgesehen.

2.12 Bürger 12

Verkehrsbelastung, Lärmimmissionen und Luftschadstoffe

Hiermit erhebe ich folgende Einwendungen:

Die Nutzung der Ludwigstraße als Hauptzufahrt zum Plangebiet muss unterbleiben.

Wir sind mit der Hausnummer 5 am stärksten betroffen. Ungeachtet der Wertminderung ist auch für die Nachbarhäuser der Lärmpegel und die Partikelerhöhung (Ruß durch Abgase, Staub, Spritzwasser, Streusalze) nicht mehr tragbar. Die Zufahrt resp. Abfahrt zur Straße wird unmöglich bei dem erhöhten Verkehrsaufkommen.

Dies gilt auch wenn das Einkaufszentrum nicht ausgeführt wird.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Motorworld Manufaktur“ wird in einem vormals gewerblich bzw. industriell geprägten Gebiet Planungsrecht zugunsten kerngebietstypischer und somit auch publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen geschaffen. Die Revitalisierung des Opel-Altwerkes ist erklärtes Ziel der Stadt Rüsselsheim. Damit einhergehende Steigerungen des Verkehrs mit seinen negativen Folgen sind typische Folgen einer jeden baulichen oder funktionalen innerstädtischen Verdichtung.

Da das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans hinsichtlich seines Pkw- und Lieferverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße angebunden sein wird, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere an diesem Knotenpunkt und den auf ihn zuführenden Straßen zu erwarten. Insbesondere die Ludwigstraße hat bereits heute Sammelstraßenfunktion für die Verkehre von und nach Norden, sie wird diese Funktion auch in Zukunft behalten. Wenn die Ludwigstraße nicht einen Teil des Verkehrsaufkommens von und nach Norden übernehmen würde, würde sich dieser Verkehr seinen Weg insbesondere auch durch die weiter westlich gelegenen Wohnstraßen suchen. Dies soll vermieden werden.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurden fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis werden voraussichtlich bis zu rund 7.900 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h generiert. Hiervon entfallen 1.300 Fahrten (+40% im Vergleich zum Bestand) auf die Weisenauer Straße in Richtung Westen, 1.770 Fahrten (+27%) in Richtung Osten und 3.960 Fahrten (+111%) auf die Ludwigstraße in Richtung Norden.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auch ohne Aufstellung des Bebauungsplans bei Ansiedlung von Nutzungen, für deren

Anregungen

Beschlussempfehlung

Zulässigkeit kein Bebauungsplan notwendig ist – wie z.B. Gewerbebetriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen – eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Zustand (mit umfangreichem Leerstand bereits seit Einstellung der Fahrzeugproduktion am Standort) entstehen würde. Insofern liegt durch das heute bestehende Baurecht bereits eine planerische Vorbelastung vor. Das Verkehrsgutachten stellt gleichwohl im Sinne einer worst Case-Betrachtung die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum heutigen Zustand dar.

Die Autoren des Gutachtens kommen zum Ergebnis, dass alle wesentlichen Knotenpunkte im städtischen Verkehrsnetz, für die verkehrliche Auswirkungen prognostiziert werden – und somit auch der vierarmig auszubauende Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße – in Hinblick auf ihre Kapazität für das zu erwartende Verkehrsaufkommen prinzipiell ausreichend sind. Im Rahmen des notwendigen Umbaus dieses Knotenpunktes wird er zusätzlich ertüchtigt. Hierbei werden die Richtlinien der einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) berücksichtigt, wodurch auch ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird. Die weitere Aufteilung des Straßenraumes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen. Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf

Anregungen

Beschlussempfehlung

des weiteren Verfahrens ermittelt.

Betriebsbedingt ist durch den zunehmenden Verkehr in oben benanntem Ausmaß ein Anstieg der damit verbundenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Die Hauptlast des Verkehrs entfällt auf die Wohngebietsstraßen Ludwigstraße und Weisenauer Straße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch hinzukommende, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen ist nicht grundsätzlich auszuschließen.

Im weiteren Verfahren erfolgt eine fachgutachterliche Untersuchung und Neubeurteilung vor dem Hintergrund der aktuellen Projektplanung.

Baubedingt kann es während der Bauphase zu einer Erhöhung von Emissionen, insbesondere der Staubbelastung kommen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die vorübergehende Beeinträchtigung hierdurch ist nicht erheblich.

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

Anregungen

Beschlussempfehlung

3 Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Die Reihenfolge der Behandlung der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

In einzelnen Fällen antworteten Stellen in Funktion mehrerer ihrer einzeln angeschriebenen Abteilungen.

3.1 Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, Regionalplanung

Der folgenden Stellungnahme des Kreisausschusses des Kreises Groß-Gerau liegen die Einschätzungen der Fachbereiche/ Fachdienste Regionalentwicklung und Mobilität, Untere Wasserbehörde und Wirtschaft und Energie zugrunde.

Zu o.a. Bebauungsplan nehmen wir aus wasser- und bodenschutzrechtlicher Sicht wie folgt Stellung:

Versickerung von Niederschlagswasser

Eine dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet, für die die Zuständigkeit unserer Behörde gegeben wäre, ist nicht vorgesehen. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan hierzu ausgeführt wird, bestehen diesbezüglich keine Möglichkeiten zur Versickerung, da sich zum einen der hohe Versiegelungsgrad nicht ändern wird, zum anderen Altlastenbelange einer umfänglichen Versickerung entgegenstehen.

Dies muss gleichermaßen für die Entwässerung der später geplanten neuen Erschließungsstraße im westlichen und südwestlichen Bereich des Plangebietes (Westtangente) gelten. Insoweit ist das komplette Niederschlagswasser über die vorhandene Kanalisation der Fa. Opel oder die öffentliche Kanalisation der Stadt Rüsselsheim abzuführen. Inwieweit dies möglich ist, ist durch die hierfür zuständige Aufsichtsbehörde, die Obere Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt, zu beurteilen.

Altlasten und Grundwasser

In den vorgelegten Gutachten wird nicht auf mögliche Auswirkungen auf den direkt westlich angrenzenden Grundwasserschadensfall Zentralwäscherei mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) eingegangen. Die vorgesehene Erschließungsstraße (Westtangente) verläuft im südwestlichen Bereich

Auch im aktuellen Planungsstand zum Vorhaben Motorworld Manufaktur ist aufgrund der natürlichen und historischen Rahmenbedingungen konzeptgemäß keine Versickerung von Niederschlagswasser in wesentlichem Umfang vorgesehen. Im Geltungsbereich sind zudem hohe Grundwasserstände vorhanden, die die Anordnung von Versickerungsanlagen erschweren würden. Darüber hinaus lassen verschiedene Boden- und Grundwasserkontaminationen eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht zu, um laufende Sanierungsmaßnahmen nicht zu gefährden.

Die zuständigen Stellen werden im Planverfahren im Rahmen der Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt; Gegenstand der Beurteilung ist dann die aktuelle Planung der Motorworld Manufaktur.

Im Übrigen berühren die Hinweise nicht den Bebauungsplan, sondern die Durchführung von Baumaßnahmen.

Planung und Bau der Westtangente sind nicht mehr Gegenstand des laufenden Verfahrens.

Anregungen

Beschlussempfehlung

teilweise parallel mit der diesbezüglichen Schadstofffahne, die sich bis unmittelbar zur BAB A 60 ausgebreitet hat.

In den bisherigen Schadensberichten Zentralwäscherei wird ausgeführt, dass eine zur Sicherung einer westlich des Schadensfalles befindlichen Eisenbahnunterführung betriebene verstärkte Grundwasserförderung aus dem Brunnen B 10 infolge erhöhter Grundwasserstände bereits zu einer Verlagerung der Schadstofffahne nach Westen geführt hat. Der Errichtung einer weiteren Eisenbahnunterführung im östlichen Bereich des Schadensfalles im Zuge der geplanten neuen Erschließungsstraße (Westtangente) und einer damit voraussichtlich verbundenen Grundwasserhaltung kann im Hinblick auf eine mögliche weitere Verschleppung der Schadstofffahne in bisher unbelastete Bereiche und eine ggf. Beeinflussung der laufenden Sanierungsmaßnahmen nicht zugestimmt werden, zumal es sich um eine vermeidbare Maßnahme handelt, da als Alternativplanung ja nunmehr ohnehin eine Bahnüberführung (Brückenlösung) in den Bauleitplan aufgenommen wurde, die von der Stadt Rüsselsheim derzeit auch favorisiert wird.

Hinzu kommt, dass sich die Straßenverkehrsfläche südlich der Bahnlinie bis zum Anschluss an den Rugbyring in der Zone III A des Trinkwasserschutzgebietes des Wasserwerkes Hof Schönau befindet. Das Einbringen und Verwerten von Bodenmaterial, Bauschutt und Straßenaufbruch in grundwasserführende Schichten und in einen Bereich bis 2 m oberhalb des höchsten Grundwasserstandes im Zuge der Straßenbaumaßnahme ist hier gemäß der betreffenden Richtlinie des Hess. Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) vom 17.02.2014 (StAnz. 10/2014 S. 211) grundsätzlich nicht zulässig. Die vorgelegten Gutachten sehen jedoch für den Bereich der neu zu errichtenden Straße oberflächennahen Rückbau, ggf. Tiefenenttrümmerung sowie ggf. Bodenaustauschmaßnahmen vor, soweit die bestehenden Böden geotechnisch nicht geeignet

Anregungen

Beschlussempfehlung

sein sollten.

Der Bebauungsplan stellt gemäß den straßenrechtlichen Vorschriften das unmittelbare Baurecht für die Straßenverkehrsfläche her und ersetzt die Planfeststellung für den Bau neuer Straßen (§ 33 Abs. 5 Satz 1 Hess. Straßengesetz). Da aus den bereits geschilderten Gründen nur einer Bahnüberführung (Brückenlösung) zugestimmt werden kann, ist auch nur diese in den Bauleitplan aufzunehmen. Die Bauausführung ist bezüglich der Maßnahmen im Trinkwasserschutzgebiet, wie z. B. Bodenaustauschmaßnahmen, mit unserer Behörde abzustimmen.

Die Sanierung der Mineralölverunreinigung bei Gebäude A 9 und die Cyanidverunreinigung bei dem ehem. Gebäude B 25 werden in eigenständigen bodenschutzrechtlichen Verfahren beim Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt, Dezernat Bodenschutz, abgestimmt und geregelt. Dies gilt auch für die hiermit verbundenen Bodenaushub- und Grundwasserhaltungsmaßnahmen. Insoweit ist vor dem Beginn entsprechender Maßnahmen die Zustimmung des Regierungspräsidiums nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) bzw. dem Hessischen Altlasten- und Bodenschutzgesetz (HAltBodSchG) einzuholen.

Planung und Bau der Westtangente sind nicht mehr Gegenstand des laufenden Verfahrens.

Die genannten Verunreinigungen sind bekannt. Im Zuge der Vorbereitungen früherer Bauvorhaben sind mit dem Regierungspräsidium bereits umfangreiche Abstimmungen zu weiteren erforderlichen Untersuchungen, Gutachten und Sanierungsmaßnahmen erfolgt. Die Gutachten liegen bereits seit Januar/Februar 2008 vor.

Im Ergebnis sind folgende Maßnahmen geplant (vergl. Vorplanung Altlastenbeseitigung; URS, Januar 2008):

Durch die geplanten Baumaßnahmen soll teilweise verunreinigtes Bodenmaterial ausgehoben und durch Bauwerke ersetzt werden. Die laufende Altlastensanierungsmaßnahme im Bereich des ehemaligen Gebäudes B25 soll durch vollständigen Bodenaustausch überflüssig gemacht werden. Die laufende Grundwassersanierung (Ölphasenabschöpfung) im Bereich Gebäude A9 soll fortgeführt und modifiziert werden.

Gegenwärtig ist der überwiegende Teil des Plangebietes versiegelt. Dies wird auch nach Abschluss der Baumaßnahmen weiterhin der Fall sein.

Im Fortgang des laufenden Bebauungsplanverfahrens erfolgen ggf. weitere Untersuchungen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Einzelhandel

Der Fachbereich Wirtschaft und Energie begrüßt aus Sicht der Wirtschaftsförderung das Projekt Opel Forum Rüsselsheim und sieht in der Entwicklung des Areals als zentrales Einkaufszentrum mit den geplanten Nutzungen eine große Chance für Rüsselsheim. Die Innenstadt von Rüsselsheim kann dadurch aufgewertet und gestärkt werden und dient gleichzeitig als Magnet zur Kaufkraftbindung auch für den bereits vorhandenen Einzelhandel im Stadtgebiet.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens. Das Ziel der Aufwertung und Stärkung der Innenstadt kann jedoch durch das Konzept der Motorworld Manufaktur mit einem Anteil von ca. 15.000 qm Verkaufsfläche für Einzelhandel sowie maximal 1.800 qm Verkaufsfläche für einen Lebensmittelmarkt ebenfalls erreicht werden.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.2 Amt für Bodenmanagement Heppenheim

Keine Bedenken

Zur genannten Planung nehmen wir als Träger öffentlicher Belange für die Bereiche Bodenordnung nach dem BauGB, Flurbereinigung sowie Kataster- und Vermessungswesen wie folgt Stellung:

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Bedenken.

Keine Anregungen, Einwände oder Bedenken.

Wir bitten Sie, künftig Ihre Planungsunterlagen an den Fachbereich 22 zu senden.

3.3 Abwasserverband Rüsselsheim-Raunheim

Technische Infrastruktur

Im Abschnitt 1.2.5 Technische Infrastruktur/ Leitungen heißt es:

„Das Planungsgebiet wurde bisher hinsichtlich der technischen Infrastruktur über das Opelwerk versorgt. Hier sind zukünftig Trennungen vorgesehen.... Die geordnete Abwasserbeseitigung ist bereits heute gewährleistet. Außerdem ist der Anschluss an das zentrale Kanalisationsnetz möglich, ebenso die Reinigung in der öffentlichen Kläranlage.“

Eine qualifizierte Stellungnahme ist auf Basis der oben zitierten Formulierung nicht möglich. Es fehlen derzeit Angaben, an welches zentrale Kanalisationsnetz und an welcher Kläranlage ein Anschluss geplant ist und mit welchen Belastungen (Einwohnergleichwerte, Abwassermengen, Abwasserbelastung) zukünftig zu rechnen ist. Wir weisen darauf hin, dass bei der Auslegung der Zentralkläranlage 4.213 Einwohnergleichwerte berücksichtigt wurden die durch die Umnutzung und den Anschluss des Opelgeländes an die Kläranlage zusätzlich gereinigt werden können. Eine Überschreitung dieses Wertes wird zu zusätzlichen Investitionen auf der Kläranlage führen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die derzeitige Vorhabenträgerin weitergegeben.

Im Fortgang des Bebauungsplanverfahrens werden die konkreten Erfordernisse zur Entwässerung vor dem Hintergrund der aktuellen Vorhabenplanungen ermittelt.

Abwasserrelevante Festsetzungen sind gleichwohl nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Es bestehen grundsätzlich Möglichkeiten für eine ausreichende Entwässerung und Abwasserentsorgung des Vorhabens im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.4 hessenARCHÄOLOGIE, Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Keine Bedenken

Gegen die Offenlage bestehen keine Bedenken. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 01.07.2008

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Bedenken.

Stellungnahme vom 07.07.2008 [sic]

Gegen die Offenlage bestehen seitens unserer Abteilung keine Bedenken. Die Belange der Archäologischen Denkmalpflege sind ausreichend berücksichtigt.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Bedenken.

Die Abteilung für Bau- und Kunstdenkmalpflege unseres Amtes wird gegebenenfalls gesondert Stellung nehmen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.5 Mobil Hessen

Verkehr / Planungen zur Westtangente

für die Erschließung des Plangebiets ist in der Ausbaustufe 2 mit Westtangente eine Anbindung des Friedrich-Lutzmann-Ring an die B 43/ Rugbyring vorgesehen. Der durch das Planvorhaben induzierte Mehrverkehr wirkt sich somit auf den Knotenpunkt B 43/ Rugbyring/ Friedrich-Lutzmann-Ring und die Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der B 43 aus. Gegebenenfalls ist eine Ertüchtigung des Knotenpunktes erforderlich. Die Stadt Rüsselsheim hat für die Anpassungen die Kosten zu tragen.

Wir stimmen daher dem Bebauungsplan Nr. 144 "Opel Forum Rüsselsheim" vorbehaltlich dem Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung, die oben genannten Sachverhalt regelt, zu.

Die Planungen zur Westtangente als neu anzulegende Erschließungsstraße des Geltungsbereichs wird im aktuellen Planverfahren nicht weiter verfolgt.

Der Hinweis findet daher keine weitere Berücksichtigung.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.6 Untere Naturschutzbehörde

Wir danken für die erneute Übersendung der Unterlagen für das Bebauungsplanverfahren Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Wir verweisen zu diesem Projekt auf unsere natur- und umweltschutzrechtliche Stellungnahme vom 15. August 2008, in der auch die Empfehlungen des Naturschutzbeirates der Stadt Rüsselsheim enthalten sind.

Unsere Stellungnahme vom 15. August 2008, die wir aufrechterhalten, fügen wir diesem Schreiben als Anlage bei.

Stellungnahme vom 15.08.2008

Die im Umweltbericht dargestellten empfohlenen landespflegerischen Maßnahmen zum Bebauungsplangebiet sind zu beachten.

Es handelt es sich hier grundsätzlich um Empfehlungen zur Durchführung des Bebauungsplans und nicht um Hinweise zur Änderung der Planung. Die Empfehlungen werden berücksichtigt.

Dies beinhaltet die folgenden Aspekte:

Biotopwertbilanz

Die Biotopwertbilanz zeigt, dass im Plangebiet, auch wenn die Flächen einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen, ein nicht unerheblicher Anteil an ökologischen Strukturen vorhanden ist. Dies wird durch das Biotopwertdefizit von 48.227 Punkten deutlich.

Der Anregung wurde – auch in der aktuellen Vorhabenplanung der Motorworld Manufaktur – insoweit bereits gefolgt, als der Erhalt von wichtigen Einzelbäumen im Bebauungsplan festgesetzt werden soll.

Auch wenn ein Ausgleich dieses Defizits nicht rechtlich geboten ist, so sollte doch ein Ausgleich angestrebt werden. Durch Maßnahmen wie der Erhalt der Einzelbäume, durch Entsiegelungen und Begrünungen ist ein Ausgleich im Geltungsbereich problemlos zu erreichen.

Flora und Fauna

Die im Umweltbericht als wertvoll eingestuft 15 Bäume sind nach Möglichkeit zu erhalten.

Für 6 der ursprünglich 15 im Rahmen des Verfahrens 2008 als wertvoll eingestuft Bäume ist eine Erhaltung durch den Bebauungsplan geregelt. Die übrigen Bäume stehen an Stellen, die zum Teil bebaut werden sollen oder als Rangier- und Fahrflächen für

Anregungen

Beschlussempfehlung

- den Betrieb der geplanten Vorhaben unverzichtbar sind. Ein vollständiger Erhalt ist deshalb nicht möglich.*
- Eine Durchgrünung mit zusätzlichen Baum- und Strauchpflanzungen sowie mit Dach- und Fassadenbegrünung ist anzustreben.*
- Die im faunistischen Gutachten dargestellten Planungshinweise zum Schutz der untersuchten Tierarten sind zu berücksichtigen.*
- Bei Abriss- und Bauarbeiten in gleisnahen Bereichen des Werksgelände ist auf eventuell bislang übersehene Eidechsenvorkommen geachtet werden. Bei anzutreffenden Tieren (ggf. auch Schlangen) ist ein Experte für den fachgerechten Fang und die Bestimmung der Tiere hinzuzuziehen.*
- Bei Abriss- und Bauarbeiten an allen Gebäuden ist auf eine eventuelle Anwesenheit von Fledermäusen zu achten. Bei entsprechenden Funden ist ein Fachmann hinzuzuziehen, um eine fachgerechte Umsiedlung vorzunehmen.*
- Durch die Sicherung des alten Baumbestandes mit seinen Höhlungen könnten Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse erhalten bleiben.*
- Bei notwendigen Baumrodungen, insbesondere bei den nachgewiesenen Höhlenbäumen, ist sicherzustellen, dass diese nicht von Fledermäusen besetzt sind.*
- Bei der bahnnahen Freifläche ist bei weiteren Planungen darauf zu achten, die Struktur und den Charakter der Fläche zu erhalten.*
- Im Bereich der Bahnlinie könnten südlich exponierte, trockenwarme Blocksteinhaufen auf sandig-schotterigem Boden mit schütterer Wieseneinsaat sowie heimische Sträucher und Laubbäume ein Lebensraum für geschützte Tierarten sein.*

Erhalt der Einzelbäume

Um die zu erhaltenden Bäume während der Die Informationen werden an die Projektträ-

Anregungen

Beschlussempfehlung

Baumaßnahme zu schützen ist die DIN 18920 zu beachten. gerin weitergegeben.

Notwendige Rodungen

Die notwendigen Rodungsmaßnahmen sind außerhalb (1. Sept. bis 15. März) der Brutzeiten durchzuführen. Die Informationen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Boden

Eine Entsiegelung der stark versiegelten Flächen ist anzustreben. Die Informationen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind gärtnerisch anzulegen.

Altlasten

Die Altlasten sind ordnungsgemäß zu sanieren. Die Vorgaben des RP, Abteilung Bodenschutz, sind zu beachten. Die Informationen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Niederschlagswasser

Anfallendes Niederschlagswasser sollte in Zisternen gesammelt und für die Bewässerung der Grünanlagen oder als Brauchwasser genutzt werden. Die genannten Empfehlungen werden an die Bauherrn weitergegeben.

Klima

Für das lokale Klima und die Luftqualität ist der Erhalt der vorhandenen Einzelbäume von großer Bedeutung. Die genannten Empfehlungen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Um einer zu starken Erwärmung vorzubeugen sind Entsiegelungsmaßnahmen mit anschließender Begrünung vorzunehmen. Die Anlage von Wasserflächen in Form von Feuchtbiotopen oder Brunnen könnte sich zusätzlich positiv auf das Klima auswirken.

Erneuerbare Energie

Die Nutzung von Photovoltaikanlagen und Die genannten Empfehlungen werden an die

Anregungen

Beschlussempfehlung

von Solaranlagen ist nach Möglichkeit in das Energiekonzept für die Maßnahme aufzunehmen.

Projektträgerin weitergegeben.

Der Betrieb eines Blockheizkraftwerkes ist in einem Gesamtenergiekonzept zu berücksichtigen.

Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung mit ihren Pflanzvorgaben ist zu beachten.

Die Informationen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Empfehlungen des NaturschutzbeiratsVorbemerkung

Dies wird zur Kenntnis genommen.

In der Sitzung des Naturschutzbeirates am 28. Mai 2008 wurde unter TOP 2 der Bebauungsplan Nr. 144 "Opel Forum Rüsselsheim" behandelt. Da nach § 34 BauGB Baurecht im Bereich des Opel-Altwerkes besteht, können über dieses Baurecht hinaus keine weitergehenden naturschutzrechtlichen Ausgleichsforderungen gestellt werden. Herr Stadtrat Layer hat in der Sitzung des Beirates angeregt, Empfehlungen und Wünsche aus Sicht des Naturschutzes zu formulieren, die dann im Rahmen der weiteren Entwicklung des Bebauungsplanes als freiwillige Maßnahmen geprüft und mit den Bauträgern auf ihre Umsetzbarkeit beraten werden sollen.

Der Naturschutzbeirat hat in diesem Zusammenhang die Schwerpunkte Artenschutz (Nisthilfen), Erhaltung und Entwicklung der vorhandenen Grünöasen und die Dachbegrünung vorab benannt. Zur Ausformulierung der Empfehlungen wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, die das Opel-Altwerk am 23.7.2008 besichtigt hat.

Ortsbesichtigung des Opel-Altwerkes war am 23. Juli 2008.

Empfehlungen der Arbeitsgruppe des Naturschutzbeirates:

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe empfehlen

Anregungen

Beschlussempfehlung

dem Naturschutzbeirat und dem Magistrat der Stadt Rüsselsheim folgende Vorschläge und freiwillige Maßnahmen im Rahmen des Bebauungsplan Verfahrens zu prüfen und mit den Bauträgern auf ihre Umsetzbarkeit zu beraten:

Empfehlungen der Arbeitsgruppe:

1) *Erhaltung und Entwicklung bzw. Aufwertung der vorhandenen Grün- und Freiflächen rund um die Villa Martha zwischen D-Bau und der Bahnlinie.*

2) *Erhalt der vorhandenen großen Bäume in den o. g. Grün- und Freiflächen um die Villa Martha. Neupflanzung von Laubbäumen.*

3) *Erhalt oder falls notwendig Umpflanzung der vorhandenen großen Laubbäume im Bereich des vorhandenen Parkplatzes zwischen A - D Bau. Neupflanzung von Laubbäumen.*

4) *Keine Neuversiegelung über den Status quo hinaus.*

5) *Fassadenbegrünung, evtl. mit Rankgerüsten, für fensterlose Wände vorsehen.*

6) *Dachbegrünung auf flach geneigten Dächern vorsehen.*

7) *Die Dachkonstruktionen sollten auch Aufbauten für Solaranlagen ermöglichen, auch in Kombination mit einer möglichen Dachbegrünung.*

8) *Die drei vorhandenen Walmdächer im A-Bau und im C-Bau sollten für Fledermäuse zugänglich gemacht werden.*

9) *Für Höhlen-, Halbhöhlen- und Nischenbrüter sollten die wenigen, vorhandenen Brutmöglichkeiten soweit möglich erhalten werden. In den neuen Fassaden sollten zusätzliche Nisthilfen integriert werden (siehe beigefügte Anlage 1; Broschüre des NABU: "Nistquartiere an Gebäuden"). Für die Detailplanung dieser Nisthilfen stehen den Bauherren und Architekten die Ortsbeauftragten für den amtlichen Vogelschutz gerne zur*

Die genannten Empfehlungen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Verfügung.

*Den Empfehlungen des Naturschutzbeirates
schließt sich die Untere Naturschutzbehörde
vollinhaltlich an.*

3.7 Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen e.V.

Wir danken Ihnen für die Übersendung der Unterlagen zum o.g. Projekt und verweisen auf unsere Stellungnahme zum gleichen Projekt vom 10.03.2008.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Wenn auch in der Zwischenzeit die geplante Nutzung der betroffenen Opelgebäude vorerst offen ist, halten wir unsere Stellungnahme aufrecht und zitieren diese nachstehend:

Stellungnahme vom 10.03.2008

Naturschutz

Die genannten Empfehlungen werden an die Projektträgerin weitergegeben.

Wenn auch auf den ersten Blick der Naturschutz in einer derartigen Bebauung keinen Ansatzpunkt findet, gibt es doch eine Anzahl von Tieren, die das urbane Habitat Stadt erobert haben und auf die Rücksicht genommen bzw. ihnen eine Chance zur Ansiedlung gegeben werden muss.

Als Beispiele seien potenzielle Vogelarten erwähnt:

- Turmfalke (Brutrevier)
- Hausrotschwanz (Brutrevier)
- Mauersegler (Brutrevier)
- Mehlschwalbe (Brutrevier), Rote Liste Hessen 3
- Haussperling (Brutrevier), Vorwarnliste
- Wanderfalke (Jagdrevier), Rote Liste Hessen 2 (Brutnachweis auf dem Opelgelände)
- Dohle (Brutrevier), Rote Liste Hessen 3
- Schleiereule (Brutrevier), Vorwarnliste

Darüber hinaus ist aus der Gruppe der Säugetiere mit Fledermausarten zu rechnen.

Für die vorstehend genannten Arten sollten in die neu errichteten Fassadenteile Nistmöglichkeiten integriert werden. Diese Nistangebote können eingebaute oder vorgehängte, marktübliche Hohlsteine bzw. Höhlensteine sein, die für Höhlen- bzw. Halbhöhlenbrut und für Nischenbrüter ge-

Anregungen

Beschlussempfehlung

eignet sind. Es sollte darauf geachtet werden, dass zu Reinigungszwecken diese auch zugänglich sein sollten; daher kommt nicht jeder Platz an der Fassade in Frage.

Hinsichtlich der Bepflanzung sollten einheimische Sträucher und Bäume, wie sie in der Regel für Bebauungspläne vom Umweltamt vorgeschlagen werden, verwendet werden. Insbesondere sind linienhafte Pflanzenstrukturen (Hecken, Alleen) zu wählen, da sie Wandlungsmöglichkeiten auch für baumbewohnende Insekten (bspw. Heuschrecken und Spinnentiere) darstellen.

Wo freie Dachflächen verbleiben, sollten diese mit extensiver Begrünung bestückt werden.

Umweltschutz

Es sollten alle Vorkehrungen getroffen werden, die Nachrüstungen mit Photovoltaik-Elementen zu ermöglichen und dafür die Tragfähigkeit sowie die Kabelführung vorgehalten werden.

Die Altlastensanierung erfolgt im Sinne des Regierungspräsidenten.

Vorschlag

Da zurzeit mal wieder von Seiten des amtlichen Naturschutzes der Artenschutz (Biodiversität) ganz groß geschrieben wird, bitten wir Sie, unsere Vorschläge zu prüfen und in die Planung verbindlich zu übernehmen. Für persönliche Gespräche stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Als Anlage fügen wir Ihnen ein Faltblatt der Architektenkammer Baden-Württemberg zum Thema bei.

Die Empfehlung wird an die Projektträgerin weitergegeben.

Der Vorschlag wird an die Projektträgerin weitergegeben.

Die einschlägigen naturschutzrechtlichen Anforderungen werden im Rahmen der Erarbeitung des Umweltberichts berücksichtigt.

3.8 Gemeindevorstand Bischofsheim

Abzug von Kaufkraft

Die Gemeinde Bischofsheim meldet Ihre Bedenken zu dem im Betreff aufgeführten Bebauungsplan an. Das Vorhaben bedeutet einen weiteren Abzug von Kaufkraft aus Bischofsheim mit nachhaltigen, negativen Auswirkungen auf Handel und Gewerbe insbesondere für das Gewerbegebiet der Gemeinde Bischofsheim.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums mit zentrenrelevantem Sortiment ist nicht mehr gegeben. Die Motorworld Manufaktur als Gegenstand des laufenden Bebauungsplanverfahrens

Das Unterzentrum Bischofsheim weist innerhalb seiner zentralen Ortslagen nur geringe Einzelhandelsbestände auf. Es ist nicht vom Vorhandensein eines zentralen Versorgungsbereiches i.S. des BauGB auszugehen. Mit dem Gewerbegebiet Am Schindberg besteht jedoch eine Fachmarkttagglomeration von rund 8.820 m² Verkaufsfläche, die somit überörtliche Bedeutung hat.

Die Auswirkungen der aktuellen Vorhabenplanung wurden fachgutachterlich untersucht (GMA, Februar 2019). Laut Gutachten werden sich in der Gesamtschau keine wesentlichen Gefährdungen für innerstädtische Einkaufslagen oder Nahversorgungsschwerpunkte ergeben. Ursächlich dafür ist, dass sich die durch das Vorhaben zu erwartenden 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 neben der Fachmarkttagglomeration in Weiterstadt, dem Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach und dem Gewerbegebiet Mainspitze in Raunheim insbesondere auch das Gewerbegebiet Am Schindberg in Bischofsheim zu nennen.

Mit insgesamt ca. 8.820 m² VK 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

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. Rüsselsheim) zu sich.

Auch wenn das beabsichtigte Vorhaben Motorworld Manufaktur es vermag, einen Teil der bisher aus Rüsselsheim abfließenden Kaufkraft wieder zurück zu führen, sind für den Standort Am Schindberg keine übermäßigen Umsatzrückgänge zu erwarten. In Anbetracht der hohen Leistungskraft der hier ansässigen namhaften Anbieter (u. a. Media Markt, SuperPet, Roller) sowie der nach wie vor bestehenden erheblichen Kaufkraftzuflüsse zu dem verkehrlich hervorragend erreichbaren Standort direkt an einer Anschlussstelle zur A 60 ist nicht von Gefährdungen strukturprägender Anbieter auszugehen.

In Bezug auf den geplanten Nahversorgungsmarkt ist für Bischofsheim eine Umverteilungsquote von < 1% zu erwarten. Dies liegt im Rahmen des Wettbewerbsüblichen und löst keine Bestandsgefährdung aus.

Insgesamt sind aus dem Vorhaben weder städtebauliche Beeinträchtigungen noch 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.

Im weiteren Verfahren wird die Notwendigkeit von Festsetzungen hinsichtlich der Beschränkung der Verkaufsfläche und des zulässigen Sortiments geprüft.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.9 Magistrat der Stadt Hochheim

Keine Bedenken

Belange der Stadt Hochheim am Main werden nicht berührt, Anregungen werden nicht vorgebracht.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Es bestehen keine Hinweise oder Anregungen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.10 Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf

Keine Bedenken

Die Belange der Stadt Mörfelden-Walldorf werden durch die o.a. Planung nicht berührt, daher bestehen unsererseits weder Anregungen noch Bedenken.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Es bestehen keine Anregungen oder Bedenken.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.11 Gemeindevorstand Nauheim

Keine Bedenken

Wir bedanken uns für die Zusendung der Planunterlagen zum o.a. Bebauungsplanverfahren. Anregungen und Bedenken tragen wir nicht vor, da die Belange der Gemeinde Nauheim durch das Vorhaben nicht betroffen sind.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Belange der Gemeinde sind nicht betroffen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.12 Regionalverband Frankfurt/ Rhein-Main

Fristverlängerung

Die Frist wurde bis zum 10.10.2014 verlängert. Mit dem Regionalverband fand am 09.10.2014 ein Abstimmungsgespräch statt.

Keine Bedenken

Zu der vorgelegten Planung bestehen hinsichtlich der vom Regionalverband Frankfurt RheinMain zu vertretenden Belange keine grundsätzlichen Bedenken.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Einzelhandel

Aus Sicht des Regionalen Einzelhandelskonzeptes (REHK) sind der Standort und die vorgesehenen Nutzungen geeignet die Innenstadt von Rüsselsheim als Einkaufsstandort und in ihrer Versorgungsfunktion zu stärken und zu sichern. Es wird jedoch auf Folgendes hingewiesen:

Das Verträglichkeitsgutachten der bulwiengesa trifft keinerlei Aussagen zu den einzelnen Sortimenten, begründet dies mit den noch ausstehenden verbindlichen Mietverträgen und beurteilt das Vorhaben entsprechend vergleichbarer Shopping-Center ohne ausreichende Detaillierung. Hierdurch ist das Gutachten in seinen Kernaussagen nicht überprüfbar. Es sollten zwingend konkrete Angaben zu den einzelnen Sortimenten, ihren Verkaufsflächen und ihrer Flächenproduktivität im Sinne eines Worst Case-Ansatzes gemacht werden. Auch hierbei gibt es gutachterliche Vorgehensweisen, die dem Investor die notwendige Flexibilität ermöglichen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums ist nicht mehr Gegenstand des laufenden Bebauungsplanverfahrens.

Für die Einzelhandelsnutzungen des Vorhabens Motorworld Manufaktur werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt, die sich an der thematischen Ausrichtung des Gesamtvorhabens („Automobile Leidenschaft“) orientieren. Im Zuge der Wiederaufnahme des Verfahrens mit einer neuen zu Grunde liegenden Vorhabenplanung wurde ein neues Einzelhandelsgutachten erarbeitet (GMA, Februar 2019). In diesem wird den Berechnungen ein Einzelhandelsbranchenmix zu Grunde gelegt, das sich an der typischen Branchenstruktur in Citylagen orientiert.

Auf dieser Grundlage wurde eine worst case-Analyse erarbeitet, durch die deutlich wird, dass die zu Grunde gelegten Dimensionierungen für die meisten zentrenrelevanten Sortimente geringer sind als in dem 2014 von bulwiengesa geprüften Branchenmix des damals geplanten Einkaufszentrums. Somit ist absehbar, dass die heutige Planung der Motorworld Manufaktur zu geringeren Auswirkungen in zentralen Versorgungsbereichen führen wird als in der Auswirkungsana-

Anregungen

Beschlussempfehlung

Der Bebauungsplan trifft (wegen der MK-Festsetzung) keinerlei Festsetzungen zu Sortimentsbeschränkungen. Es ist, etwa im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages, sicherzustellen, dass das durch den Bebauungsplan zu ermöglichende Einkaufszentrum die gutachterlich untersuchten Verkaufsflächengrößen nicht überschreitet. Die Kerninhalte dieser vertraglichen Regelung sollten in der Begründung (so wie bereits jetzt in Kapitel 3.1.1.3 der Begründung) thematisiert werden.

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass die Planfläche im "Siedlungsbeschränkungsgebiet" des Flughafens Frankfurt Main liegt. In diesem ist die Ausweisung neuer Wohnbauflächen und Mischgebiete im Rahmen der Bauleitplanung nicht zulässig. Da es sich jedoch um eine Umstrukturierungsmaßnahme innerhalb des Siedlungsbestandes handelt, bleibt das Vorhaben von dieser Regelung unberührt.

Darüber hinaus ist der Planbereich auch durch den Lärmschutzbereich des Flughafen Frankfurt/Main (Tag-Schutzzone 2 und überwiegend Nacht-Schutzzone) nach Fluglärmgesetz überlagert. Die entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen.

lyse 2014 prognostiziert.

Im weiteren Verfahren wird die Notwendigkeit von Festsetzungen hinsichtlich der Beschränkung der Verkaufsfläche und des zulässigen Sortiments geprüft.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die gesetzlichen Bestimmungen werden berücksichtigt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.13 Rhein-Main Rohrleitungstransport Gesellschaft

Ausgleichsmaßnahmen

Von der vorgenannten Maßnahme werden weder unsere vorhandenen Anlagen noch laufende bzw. vorhersehbare Planungen unseres Hauses betroffen.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird an die Projektträgerin weitergegeben.

Falls für Ihre Maßnahme ein Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft gefordert wird, muss sichergestellt werden, dass dieser nicht im Schutzstreifen unserer Leitungen stattfindet. Sollten diese Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, bitten wir um erneute Beteiligung.

Wir empfehlen Ihnen, für die Bereiche Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, Kontakt mit der Fa. ALIZ (Leitungsauskunft) aufzunehmen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.14 Amprion GmbH

Hochspannungsleitungen

Im Planbereich der o.a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Belange werden nicht berührt.

Planungen für Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.

Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 220- und 380-kV-Netzes.

Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.15 Stadtwerke Rüsselsheim GmbH

Gemäß Ihrem Schreiben vom 29.07.2014 möchten wir auch im Namen unserer Tochtergesellschaften der Energieversorgung Rüsselsheim GmbH, der Wasserversorgung Rüsselsheim GmbH und der Energieservice Rhein-Main GmbH zum oben genannten Bauvorhaben, gemäß § 4 Abs. 2, Stellung beziehen.

Keine Bedenken

Grundsätzlich liegen bezüglich des Bauvorhabens unsererseits keine Bedenken vor. Im Einzelnen sind jedoch folgende Punkte zu beachten:

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Grundstücksversorgung:**Stromversorgung**

Das betroffene Grundstück mit der jetzigen bzw. geplanten Bebauung ist derzeit nicht an die öffentliche Stromversorgung angeschlossen.

Aufgrund des seit dem 04.08.2011 gültigen EnWG's kann die Adam Opel AG dieses Grundstück nicht mehr anschließen bzw. versorgen, da sie keine Genehmigung nach § 110 für ein geschlossenes Verteilnetz hat.

In den mitgelieferten Plänen ist keine Fläche für die geplante Transformatorenübergabestationen ausgewiesen. Gemäß der Abstimmung zwischen der Energieversorgung Rüsselsheim GmbH und der GETEC Arealnetz GmbH ist auf dem Gelände in Höhe der Weisenauer Straße eine freistehende und jederzeit zugängliche Trafostationen (Grundstücksgröße ca. 5m x 8m) im Bebauungsplan auszuweisen und diese kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Das Grundstück wurde zwischenzeitlich an die öffentliche Stromversorgung angeschlossen.

Durch die Stadtwerke Rüsselsheim wurde im Bereich des Bauteils F eine Transformatorenübergabestation auf einem zu diesem Zweck erworbenen Grundstück errichtet.

Trinkwasserversorgung

Das betroffene Grundstück ist derzeit nur indirekt an die öffentliche Trinkwasserver-

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

Anregungen

Beschlussempfehlung

sorgung angeschlossen. Eine Erschließung mittels Hausanschlüsse von der Weisenauer Straße durch den öffentlichen Versorger, der Wasserversorgung Rüsselsheim GmbH, ist jederzeit und auch unabhängig vom Bauvorhaben Einkaufszentrum möglich. Hierzu hat sich der Grundstückseigner umgehend mit dem öffentlichen Versorger in Verbindung zu setzen.

und an die Projektträgerin weitergegeben.

Löschwasserversorgung

Das betroffene Grundstück ist derzeit nicht an die öffentliche Trinkwasserversorgung zur Löschwasser-bereitstellung (auch nicht indirekt) angeschlossen. Die Löschwasserbereitstellung erfolgt derzeit durch das sogenannte separate Gebrauchswassernetz der Adam Opel AG. Da das öffentliche Trinkwassernetz nicht für die Löschwasserbereitstellung ausgelegt ist, kann durch den Versorger, die Wasserversorgung Rüsselsheim GmbH, nur eine Grundversorgung sichergestellt werden. Über die genaue erforderliche Literleistung nach DVGW W 405 hat sich der Grundstückseigner umgehend mit dem Amt für Brandschutz und dem öffentlichen Versorger in Verbindung zu setzen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Projektträgerin weitergegeben.

Grundsätzlich empfehlen wir deshalb, dass eine zweite alternative Wasserbereitstellung für Löschwasser vorzusehen ist (z.B: Erhalt des Gebrauchswassernetzes der Adam Opel AG).

Erdgasversorgung

Das betroffene Grundstück ist derzeit nicht an die öffentliche Erdgasversorgung angeschlossen. Falls z.B. für Kochzwecke Erdgas eingesetzt werden soll, ist eine Erschließung mittels Hausanschlüsse von der Weisenauer Straße durch den öffentlichen Versorger, der Energieversorgung Rüsselsheim GmbH, jederzeit und auch unabhängig vom Bauvorhaben Einkaufszentrum möglich.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Projektträgerin weitergegeben.

Beleuchtung öffentlicher Wege und Straßen

Anregungen

Die Wege und Straßen auf dem Grundstück sind derzeit nicht öffentlich zugänglich. Die dort befindliche Außenbeleuchtung erfolgt über einzelne Stromkreise aus den jeweils umliegenden Gebäuden.

Wir weisen bei dieser Gelegenheit daraufhin, dass bei öffentlicher Widmung die geltenden DIN VDE Normen zwingen für die Beleuchtung eingehalten werden müssen.

Falls die dortigen Wege und Straßen einen freien öffentlichen Zugang erhalten sollen ist zu prüfen, ob die Beleuchtung nicht in den Beleuchtungsvertrag zwischen den Stadtwerken Rüsselsheim GmbH und der Stadt Rüsselsheim aufgenommen werden sollte.

Sonstige Vorgaben und Hinweise

Bei allen Bau-/Umbaumaßnahmen sind sowohl die gültigen, einschlägigen Vorschriften wie z. B. DIN, EN, DVGW, TAB's-Strom als auch die technischen Anschlussbedingungen der Energieversorgung Rüsselsheim GmbH und der Wasserversorgung Rüsselsheim GmbH einzuhalten.

Notwendige Verlegetrassen und erforderliche Hausanschlussräume für die Versorgungsmedien sind bauseits zur Verfügung zu stellen.

Entsprechende Vorlaufzeiten für die Erschließungsmaßnahme sind zu berücksichtigen. Anteilige Aufwendungen für die Erschließungsmaßnahme sind vom Bauherrn zu tragen.

Grundstücksentwässerung: Erfassung der Abwassermenge zur Einleitung in den öffentlichen Kanal

Das betroffene Grundstück ist derzeit nur teilweise an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen. Die Stadtwerke Rüsselsheim GmbH ermittelt, im Auftrag der Stadt Rüsselsheim, die Kanalgebühren über den Trinkwasserverbrauch und zieht diese ein. Daher müssen an geeigneter Stelle entsprechende Unterzähler installiert werden, um

Beschlussempfehlung

In der vorliegenden Planung ist keine öffentliche Widmung von Straßen und Wegen im innerhalb des Geltungsbereichs, gleichwohl aber die Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit von anteiligen Flächen. Der Hinweis wird zur Prüfung an die Projektträgerin weitergegeben.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Projektträgerin weitergegeben.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Projektträgerin weitergegeben.

Anregungen

Beschlussempfehlung

die tatsächliche Abwassermenge genau ermitteln zu können.

Rechte der Stadtwerke Rüsselsheim GmbH auf dem Grundstück: Grunddienstbarkeit

Auf den genannten Flurstücken, längs des Bahnkörpers, ist eine Grunddienstbarkeit für Leitungen auf den Namen der Stadtwerke Rüsselsheim GmbH eingetragen. Diese sind unbedingt zu beachten.

Für alle neu zu verlegenden Kabel und Leitungen der vorgenannten Medien sind, zu Gunsten der jeweiligen Eigentümer/Betreiber, dingliche Sicherungen im Grundbuch einzutragen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Projektträgerin weitergegeben.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens wird die Lage der Fläche, die mit Grunddienstbarkeiten belastet ist, geprüft. Sofern sie im Geltungsbereich auch der aktuellen Planung liegt, ist sie im Bebauungsplan entsprechend durch die Festsetzung einer Fläche, die mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Leitungsträger belastet werden kann, zu sichern.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.16 Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG

Keine Belange berührt

Die Anlagen unserer Bereiche Gas- und Stromtransport und Bauabteilung sind vom vg. Bebauungsplanverfahren nicht betroffen.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Geltungsbereich im aktuell laufenden Bebauungsplanverfahren mit veränderter Planung erstreckt sich nicht auf Flächen, die in früheren Planungen Teil des Geltungsbereichs waren.

Bebauungsplanrelevante Belange werden somit nicht berührt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.17 Hessenwasser GmbH & Co KG

Keine Belange berührt

Wir können Ihnen dazu mitteilen, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr.144 „Opel Forum Rüsselsheim“ außerhalb von Wasserschutzgebieten unserer Wasserwerke liegt und auch keine Anlagen- teile sowie Grundstücke der Hessenwasser berührt werden.

Belange der Hessenwasser GmbH & Co. KG sind damit nicht betroffen.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Geltungsbereich im aktuell laufenden Bebauungsplanverfahren mit veränderter Planung erstreckt sich nicht auf Flächen, die in früheren Planungen Teil des Geltungsbereichs waren.

Bebauungsplanrelevante Belange werden somit nicht berührt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.18 IHK Darmstadt

Keine Bedenken

Für die Möglichkeit erneut eine Stellungnahme abzugeben bedanken wir uns.

Wir haben auch weiterhin keine Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan. Wir schließen nicht aus, dass kammerzugehörige Unternehmen Einwände haben können, die uns nicht bekannt sind.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.19 Handwerkskammer Rhein-Main

Für die Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren Nr. 144 "Opel Forum Rüsselsheim" bedanken wir uns.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Inhaltlich verweisen wir auf die Stellungnahmen vom 27. Februar 2008, die die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main, damals noch Handwerkskammer Rhein-Main, zu dem Verfahren abgegeben hat. Sie finden sie dieser Email beigelegt.

Stellungnahme vom 27.02.2008

Mit den vorliegenden Planungen soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, das ehemalige Opel-Werksgelände in unmittelbarer Nähe des Rüsselsheimer Bahnhofs und der Innenstadt umzugestalten in ein Einkaufszentrum mit angestrebter Magnetwirkung über Rüsselsheim hinaus. Geplant ist die Ausweisung als Kerngebiet nach § 7 BNO [sic], wodurch unter anderem die Nutzung durch sogenannte sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe möglich ist. Nach dem Verständnis der Handwerkskammer Rhein-Main ist dadurch auch die Zulässigkeit der Nutzung für eine Vielzahl von Handwerksbetrieben wie zum Beispiel Bäckereien, Eisdielen, Fotografen, Friseure, Goldschmiede, Kosmetiker, Metzgereien, Optiker, Schneidereien oder Textilreinigungen grundsätzlich gegeben. Insgesamt sieht die Handwerkskammer Rhein-Main die Planungen positiv als eine Aufwertung der Rüsselsheimer Innenstadt. Wir möchten dahingehend keine Einwände äußern.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums ist nicht mehr Gegenstand des laufenden Verfahrens, jedoch ist die Festsetzung eines Kerngebiets nach wie vor vorgesehen. Es bestehen somit prinzipiell keine Einwände hinsichtlich dieser Festsetzung.

Abzug von Kaufkraft

Gemäß den Berechnungen des uns zur Verfügung gestellten Einzelhandelsgutachtens sind von dem geplanten Einkaufszentrum besonders deutliche Umsatzumverteilungen zu Lasten der im Bereich der Rüsselsheimer Innenstadt ansässigen Betriebe des Einzelhandels und des Handwerks (zum Beispiel

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Ein-

Anregungen

Bäckerei, Metzgereien, Eisdielen, Optiker) zu erwarten. Besonders die Lagen der dem neuen Einkaufszentrum abgewandten Peripherie der Innenstadt werden davon betroffen sein. Den dort ansässigen Betrieben sollten seitens der Stadt Rüsselsheim daher großzügige Hilfestellungen zur Fortführung des Betriebes am bisherigen Standort gewährt werden.

Beschlussempfehlung

zelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Motorworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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 at-

Anregungen

Beschlussempfehlung

traktiven 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.

3.20 Einzelhandelsverband, Handelsverband Hessen-Süd

Fristverlängerung

Leider können wir die von Ihnen gesetzte Frist (19.09.2014) für unsere Stellungnahme nicht gänzlich einhalten. Wir werden Ihnen unsere Stellungnahme bis zum 30.09.2014 zukommen lassen.

Stellungnahme

unter Bezugnahme auf unser Schreiben vom 16.09.2014 nehmen wir ferner nachfolgend Stellung:

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Das Projekt beschäftigt die örtliche Verwaltung und Politik schon mehr als zehn Jahre - ohne dem planerischen Ziel tatsächlich wirklich näher gekommen zu sein. Ursprünglich wollte man mit dem „Opel Forum Rüsselsheim“ die prekäre Einzelhandelssituation der Rüsselsheimer Innenstadt verbessern, aber auch den Standort Opel, sprich den Autohersteller Opel, in seiner damals schon wirtschaftlich schwierigen Lage aus städtischer Sicht stärken und unterstützen.

Zuletzt hatten wir (vormals Unternehmerverband Hessischer Einzelhandel Mitte-Süd e. V., UHE), mit Schreiben vom 10.03.2008 im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“ Stellung genommen. In dieser Stellungnahme hatten wir das Vorhaben nicht grundsätzlich abgelehnt, aber eine kritische Position formuliert.

Abzug von Kaufkraft

Es war u. a. daraufhin gewiesen worden, dass sich der innerstädtische Einzelhandel im Spannungsfeld zwischen der Hoffnung auf eine Innenstadtrevitalisierung und der Gefahr des beschleunigten weiteren Umsatzverlustes befindet. Darüber hinaus war darauf aufmerksam gemacht worden, dass die damals für das „Opel Forum Rüsselsheim“ vorgesehenen Magnetbetriebe größ-

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums, wie es 2008 und 2014 der Fall war, wird nicht weiterfolgt. Bei den derzeitigen Planungen ist kein geschlossenes Einkaufszentrum mehr vorgesehen, sondern eine gemischte Nutzung mit allen Nutzungsarten, wie sie für eine Innenstadt typisch sind (Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel, Wohnungen in Obergeschossen) sowie die Mo-

Anregungen

tenteils in unmittelbarer Konkurrenz zu den damals (noch) bestehenden innerstädtischen Einzelhandelsbetrieben/-branchen ständen, sodass mit erheblichen Umsatzverlusten zu rechnen sei - seinerzeit von der GfK in ihrer Wirkungsanalyse mit 30 % beziffert.

Gleichwohl wollten wir bei aller Skepsis nicht gänzlich ausschließen, dass das Projekt „Opel Forum Rüsselsheim“ doch auch positive Auswirkungen auf den gesamten innerstädtischen Einzelhandel Rüsselsheims haben könnte. So hätte Rüsselsheim als Einkaufsstadt mit einem ausstrahlungsstarken Innenstadtcenter in der Region durchaus an Bedeutung gewinnen können.

Beschlussempfehlung

torworld Manufaktur mit Werkstatt- und Ausstellungsflächen. Die Fläche für den Einzelhandel wurde von ehemals 24.000 m² auf nun 15.000 m² zzgl. 1.800 m² für einen Verbrauchermarkt deutlich reduziert.

Es erfolgt eine Quartiersentwicklung im Sinne einer räumlichen Weiterentwicklung der bisherigen Innenstadt. Die Konzeption beinhaltet eine durchlässige Gebäudestruktur, deren umgebende Wege für Kunden, Beschäftigte und Bewohner sowie Passantenströme zwischen Bahnhof, Innenstadt, Opel-Werk und den Schulen und Wohnquartieren in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt nutzbar sein sollen. Das Areal wird zur bisherigen Innenstadt geöffnet und soll für die Öffentlichkeit grundsätzlich zugänglich gemacht werden (wie auch bereits im Entwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ empfohlen).

Für die Einzelhandelsnutzungen in der „Motorworld Manufaktur“ werden neue, insbesondere hochwertige Angebote angestrebt. Die Überschneidungen mit bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Rüsselsheimer Innenstadt werden dadurch minimiert.

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden fachgutachterlich untersucht. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es zwar zu Umsatzverteilungen zwischen den bisherigen Anbietern in der Innenstadt und dem neuen Quartier kommen wird, was einerseits durch die unmittelbare räumliche Nähe des Vorhabenstandortes bedingt ist und andererseits durch das relativ niedrige Niveau der Bestandsumsätze in der Innenstadt. 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 Einzelhandels-

Anregungen

Beschlussempfehlung

standort 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.

Einzelhandelsstandort Rüsselsheim

Abschließend war darauf hingewiesen worden, dass zur Stärkung und Attraktivitätssteigerung des gesamten Einzelhandelsstandortes "Innenstadt Rüsselsheim" eine umfassendere Anstrengung aller Beteiligten erforderlich sei. So müssten beispielsweise die im Stadtentwicklungskonzept „Rüsselsheim 2020“ vorgeschlagenen Maßnahmen konsequent umgesetzt werden, um u. a. die Folgen zurückliegender Fehlentwicklungen zu entschärfen.

Wie den jüngsten Informationen der Stadt Rüsselsheim zu entnehmen ist, scheint die Kommunalpolitik der Stadt Rüsselsheim von dem Projekt „Opel Forum Rüsselsheim“ nun Abstand zu nehmen.

Laut Presseinformation der Stadt Rüsselsheim beabsichtigt Oberbürgermeister Burghardt in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 16. Oktober diesen Jahres eine Entscheidung herbei zu führen, weil man an einem Punkt angelangt sei, an dem er der Politik nicht mehr empfehlen könne das Projekt weiter zu verfolgen. Es seien Anpassungen erforderlich, weil es „...immer neue Umplanungen, große Knackpunkte im städtebaulichen Vertrag und ein

Dies wird zur Kenntnis genommen. Die oben erläuterte Absicht, das Vorhabengebiet als Quartier mit einer heterogenen und kerngebietstypischen Nutzungsmischung unter dem der Standorthistorie angemessenen Thema der Automobilität zu revitalisieren, steht im Einklang mit den Leitlinien, die durch die Studie „Rüsselsheim 2020“ skizziert werden. Gleichwohl kann die Umsetzung weiterer Aspekte der Studie, die auch räumlich über den Geltungsbereich hinausgreifen, nicht mit den Mitteln des laufenden Bebauungsplanverfahrens gesteuert werden.

Anregungen

Beschlussempfehlung

sich bundesweit abzeichnender Wandel im Einzelhandel mit schnelllebigen Kaufrends und zunehmenden Onlinehandel..." gebe.

In dieser Presseverlautbarung wird unverändert und zu Recht der Bereich des „Opel Forums Rüsselsheim“ als ein Dreh- und Angelpunkt für die City bezeichnet, über dessen Nutzung allerdings neu nachgedacht werden müsse. In diesem Zusammenhang wird vom Oberbürgermeister auch eine Evaluierung des Stadtentwicklungskonzeptes „Rüsselsheim 2020“ angekündigt.

Wir begrüßen die sich abzeichnende Entwicklung. Die Ankündigung von Oberbürgermeister Burghardt wird als mutige politische Entscheidung gewürdigt. Mit dieser Entscheidung, die, so hoffen wir, von der Stadtverordnetenversammlung mitgetragen wird, eröffnet sich die Möglichkeit, die Situation des örtlichen Einzelhandels nunmehr aktuell und realistisch zu bewerten.

Dies dann allerdings, so bleibt zu hoffen, in einem gesamtstädtischen Kontext; denn es kann bei der vorzunehmenden Neubewertung nicht nur um die Perspektiven des Einzelhandels in der City gehen. Es muss vielmehr um eine generelle Neuausrichtung der Rüsselsheimer Stadtentwicklung gehen.

Was die Perspektiven des örtlichen Einzelhandels angeht, ist es aussichtslos mit benachbarten Städten und Zentren wie Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Darmstadt konkurrieren zu wollen. Rüsselsheim kann und sollte sich nicht mit diesen Städten vergleichen und messen wollen. Diese Städte haben ein etabliertes Profil - und was den Einzelhandel angeht, eine deutlich andere Situation, die mit der der Stadt Rüsselsheim nicht vergleichbar ist. Es kann nach unserer Auffassung auch nicht wirklich erstrebenswert sein, beispielsweise dem LOOP 5 in Weiterstadt oder der Skyline Plaza in Frankfurt, wenn auch nur in kleineren Maßstab, nacheifern zu wollen. Denn es scheinen sich Trends abzuzeichnen, die für die Zukunft dieser Art von Zentren nicht un-

Anregungen

Beschlussempfehlung

bedingt rosig ist.

Einiges spricht dafür, anzunehmen, dass die Ära dieser Art von Einkaufszentren mit den nahezu immer gleichen Anbietern und Geschäften in der ebenso immer gleichen und damit verwechselbaren und austauschbaren Art des baulichen Erscheinungsbildes und der sonstigen Präsentation zu Ende geht - zumal auch die Vorstellung von Erlebniseinkauf einem Wandel unterliegt.

„Rüsselsheim 2020“ liefert mit seinen vorgeschlagenen Handlungsschwerpunkten zur Förderung der Wirtschaft, Stärkung und Aufwertung der Innenstadt, attraktiven Gestaltung des Wohnangebotes, Optimierung der Infrastruktur und Ausbau der Freizeit-, Bildungs- und Kulturangebote gute Anhaltspunkte wie der o. a. Paradigmenwechsel eingeleitet werden könnte. Dass „Rüsselsheim 2020“ evaluiert werden soll, begrüßen wir in diesem Zusammenhang außerordentlich. Hier regen wir an, Städte ähnlicher Größenordnung und mit ähnlicher Problematik einer analytischen vergleichenden Betrachtung zu unterziehen.

Wir weisen beispielsweise auf die Anstrengungen der Stadt Hanau hin. Hanau, eine Stadt mit bislang chronisch ausgeprägten strukturellen und Image bedingten Problemen, hat im Rahmen eines beachtenswerten Verfahrens die Stadtentwicklung im Jahre 2008 auf eine sehr unkonventionelle und ausgesprochen mutige Art neu ausgerichtet.

Im Rahmen einer Neuorientierung der Stadtentwicklung und damit auch des Einzelhandels der Stadt Rüsselsheim haben die bislang u.a. auch von der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar angesprochenen Themen wie Neustrukturierung des Stadtmarketings, Stärkung des Citymanagements, konsequente Betreuung und Unterstützung des Einzelhandels etc. herausragende Bedeutung und sollten intensiv verfolgt werden.

Fazit/Empfehlung

Der Handelsverband Hessen-Süd e.V.

Anregungen

nimmt mit Zustimmung zur Kenntnis, dass das Vorhaben „Forum Opel Rüsselsheim“ in seiner bisherigen Form und mit seinen bisherigen Inhalten nicht weiter verfolgt werden soll.

Der Handelsverband spricht sich dafür aus, im Rahmen der Evaluierung von „Rüsselsheim 2020“ die Stadtentwicklungsplanung bzw. Stadtentwicklungspolitik neu auszurichten und hierbei der Situation des örtlichen Einzelhandels einen besonderen Stellenwert beizumessen, der der aktuellen Lage des örtlichen aber auch des überörtlichen und regionalen Einzelhandels gerecht wird.

Beschlussempfehlung

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.21 Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, Gesundheitsschutz

Keine Bedenken

Es bestehen unsererseits keine Einwände gegen das o.g. Vorhaben.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.22 Adam Opel AG**Fristverlängerung**

Die Frist wurde bis zum 10.10.2014 verlängert.

Planung der Westtangente

Zu o.g. Bebauungsplanverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Trasse der Planstraße Westtangente“ führt über Flächen, die im Eigentum der Adam Opel AG stehen.

Wie Sie sicher wissen, haben wir den Zukunftsplan „Drive!2022“ entwickelt, der mit neuen Modellen und Motoren in die Offensive geht. Dies hat auch Einfluss auf die Entwicklung und Flächenbedarfe am Standort Rüsselsheim, ohne dass wir aufgrund komplexer Zusammenhänge derzeit hierzu konkrete Einzelheiten benennen können.

Grundsätzlich sind wir nach wie vor bereit, die Flächen für die „Planstraße Westtangente“ zur Verfügung zu stellen. Derzeit ist jedoch weder die Finanzierung dieser Erschließungsmaßnahme absehbar, noch können die Flächenbedarfe der Adam Opel AG genau festgelegt und fixiert werden. Wir halten es daher für verfrüht, die Trasse der Straße genau zu verorten und im B-Plan festzuschreiben.

Die Westtangente ist im aktuellen Bebauungsplan im Gegensatz zu früheren Planungen nicht mehr vorgesehen. Der Einwand hat somit keine Relevanz für das laufende Bebauungsplanverfahren.

3.23 Fraport AG

Erforderlichkeit der Zustimmung der Luftfahrtbehörde

Zu o.a. Bauleitplanung nehmen wir wie folgt Stellung.

Das in Frage stehende Plangebiet befindet sich innerhalb des bestehenden Bauschutzbereiches gemäß § 12 LuftVG, und zwar innerhalb der westlichen Anflugsektoren nach § 12 Abs. 3 Ziffer 2b LuftVG zwischen den 10 km und den 15 km Halbmessern um die Startbahnbezugspunkte (SBP) 1 und 2. Demnach ist für die Errichtung von Bauwerken die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich, wenn die Bauwerke eine Höhe von 100 m (bezogen auf die Startbahnbezugspunkte $SBP\ 1 + SBP\ 2 = 100,0\ m\ üNN$) überschreiten. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde ist erforderlich, wenn die Bauwerke die genannte Begrenzung überschreiten sollen. Sofern die zulässigen Höhen nicht überschritten werden, bestehen gegen die angestrebte Nutzung hinsichtlich der uneingeschränkten Anfliegbarkeit und der Hindernisfreiheit des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main keine Bedenken.

Ausgehend von einer Geländeoberkante von ca. 88 m über NHN werden die zukünftigen Gebäudehöhen, die sich am Bestand orientieren, weit unter der zustimmungspflichtigen Höhe bleiben.

Lärmschutzbereich

Das Plangebiet befindet sich zudem im Lärmschutzbereich, der gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm durch die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30.09.2011 (GVBl 2011, 438) festgesetzt wurde, und zwar innerhalb der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 2, in denen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen sowie mit einzelnen in § 5 Abs. 3 FluLärmG definierten Ausnahmen Wohnungen nicht errichtet werden dürfen.

Das Plangebiet liegt schließlich innerhalb des im Regionalen Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wird kein Wohn- oder Mischgebiet festsetzen, sondern ein Kerngebiet. Es ist vorgesehen, in Teilen des Kerngebiets Wohnen allgemein zuzulassen. Festsetzungen zur Sicherung von Wohnen im Kerngebiet dienen insbesondere der Belebung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und der Vermeidung von Monstrukturen im zentralen Bereich.

Die vorgesehene Wohnnutzung ist nach § 5 Abs. 3 Nr. 6 Fluglärmschutzgesetz (FluLSchG) 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

Anregungen

vom 17.10.2011 (StAnz 2011, 1311) ausgewiesenen, den Verkehrsflughafen Frankfurt Main umgebenden Siedlungsbeschränkungsgebiets, in dem die Ausweisung neuer Wohnbauflächen und Mischgebiete im Rahmen der Bauleitplanung nicht zulässig ist.

Beschlussempfehlung

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 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.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.24 Gemeinde Büttelborn

Keine Bedenken

Seitens der Gemeinde Büttelborn werden keine Anregungen vorgetragen. Es bestehen keine Anregungen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.25 Stadt Weiterstadt

Keine Bedenken

Zu o.g. Bauleitplanungen werden von Seiten der Stadt Weiterstadt keine Bedenken und Anregungen vorgebracht.

Es bestehen keine Bedenken und Anregungen.

3.26 Stadt Mainz

Abzug von Kaufkraft

Die Stadt Rüsselsheim plant die Errichtung des „Opel Forum“ auf dem Gelände der alten Werkhallen, beginnend am ehemaligen Hauptportal am Rüsselsheimer Bahnhof. Das Vorhaben beinhaltet ein innerstädtisches Einkaufszentrum mit 24.500 qm Verkaufsfläche.

Aufgrund der Lage des Vorhabens in zentraler Innenstadtlage von Rüsselsheim, der landesplanerischen Funktionszuweisung der Stadt als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und auf Basis der Ergebnisse des Verträglichkeitsgutachtens von BulwienGesa macht die Stadt Mainz keine Belange geltend. Es ist nachvollziehbar, dass die Stadt Rüsselsheim mit diesem Projekt eine städtebauliche Kehrtwende in der Innenstadtentwicklung einleiten will.

Zwar sind auch die Gutachtenergebnisse von BulwienGesa, wonach sich die Umsatzumverteilungswirkungen des Vorhabens fast ausschließlich auf Rüsselsheim und seine engste Umgebung fokussieren sollen, nicht immer einleuchtend (wir verweisen auf unsere Schreiben aus dem Jahr 2008 zum GfK-Gutachten des gleichen Vorhabens). Wir stellen jedoch dahingehende Zweifel zurück, weil erst eine Verdoppelung des Umsatzabzuges aus Mainz (13 Mio. € bzw. 2,6% prognostiziert) einen abwägungsrelevanten Sachverhalt für Rüsselsheim erzeugen würde.

Die Planung eines klassischen Einkaufszentrums ist nicht mehr Gegenstand des laufenden Verfahrens.

Die neue und nun maßgebliche Vorhabenplanung wurde erneut fachgutachterlich untersucht (GMA, Februar 2019). Aufgrund der deutlichen Reduzierung der Verkaufsfläche und der Spezialisierung des Warenangebots im neuen Vorhabenkonzept wird sich demnach 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 (A-Zentren) 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 von 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 Vorhaben Motorworld

Anregungen

Beschlussempfehlung

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 – 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 (darunter auch Stadtteilzentren in Mainz) oder zentrale Versorgungsbereiche in anderen Mittel- und Unterzentren. 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. Somit ist von Gefährdungen der Versorgungsfunktionen der umliegenden Mittel- und Unterzentren nicht auszugehen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.27 Stadt Wiesbaden

Keine Bedenken

Von Seiten der Landeshauptstadt Wiesbaden werden zu der vorgelegten Planung keine Anregungen vorgebracht.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Anregungen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.28 Deutsche Flugsicherung**Belange nicht berührt**

Durch die oben aufgeführte Planung werden Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezüglich §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht berührt. Es werden daher unsererseits weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht notwendig.

Der Geltungsbereich, der im aktuellen Planverfahren maßgeblich ist, wurde durch die vorherige Planung bereits vollständig abgedeckt. Für diesen bestehen keine Bedenken oder Anregungen.

Bei der Beurteilung des Vorhabens bezüglich der Betroffenheit von Anlagen der DFS wurden die oben angegebenen Koordinaten berücksichtigt. Die Koordinaten wurden von uns aus den vorgelegten Unterlagen ermittelt.

Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt. Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert.

Anlage

Der Stellungnahme liegt eine Tabelle mit den Daten der betroffenen Anlagen der DFS bei.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.29 Stadt Hattersheim

Keine Bedenken

Zum oben genannten Bebauungsplan haben wir aus heutiger Sicht [27.08.2014] keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise vorzutragen.

Es bestehen keine Anregungen, Hinweise oder Bedenken.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.30 Regierungspräsidium Darmstadt

Aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung wird zu der vorgelegten Planung wie folgt Stellung genommen:

Einzelhandel

Aus Sicht der Regionalplanung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, da der Vorhabensbereich überwiegend im als zentraler Versorgungsbereich gekennzeichneten Gebiet anschließend an den Versorgungskern der Stadt Rüsselsheim liegt und gemäß Ziel Z3.4.3-4 des RPS/ RegFNP 2010 regional bedeutsame großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten in den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln sind.

Dem vorgelegten Verträglichkeitsgutachten wurden keine konkreten dort geplanten Verkaufsflächen zugrunde gelegt und es sind auch keine konkret dort geplanten Sortimente zugeordnet. Dies nehme ich zur Kenntnis.

Seite 7 der Begründung ist redaktionell zu korrigieren: Der Geltungsbereich des Bebauungsplans grenzt westlich an den Versorgungskern an und nicht östlich.

Eine Abstimmung mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain wird angeraten.

Fluglärm

Bezüglich der geplanten Wohnungen bestehen in Verbindung mit dem Fluglärmschutzgesetz und der Lage des Plangebietes überwiegend in der Nachtschutzzone Bedenken:

Hinsichtlich der Nachtschutzzone zielt eine Betrachtung darauf ab, ob eine Wohnnutzung zulässig sein kann im Sinne der Kommentierung, dass nämlich Wohnbebauung dort be-

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Bedenken.

Der Wiederaufnahme des Verfahrens liegt ein Konzept zugrunde, das sich wesentlich von der früheren Planung eines Einkaufszentrums unterscheidet. Demgemäß wurde auch ein neues Einzelhandelsgutachten erarbeitet (GMA, Februar 2019), das im Rahmen einer erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB maßgeblich für eine neue Beurteilung sein wird.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Dem Regionalverband wird im Rahmen der folgenden Verfahrensschritte erneut Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Der Bebauungsplan wird kein Wohn- oder Mischgebiet festsetzen, sondern ein Kerngebiet. Es ist vorgesehen, in Teilen des Kerngebiets im Geltungsbereich Wohnen allgemein zuzulassen. Festsetzungen zur Sicherung von Wohnen im Kerngebiet dienen insbesondere der Belebung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und der Vermeidung von Monostrukturen im zentra-

Anregungen

reits existiert und dass etwa ein faktisches Gewerbegebiet nicht auf Grundlage von § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FlugLärmG in ein Wohn- oder Mischgebiet umgewandelt werden kann. Nach der Kommentierung geht es ja gerade darum, dass ein Bebauungsplan auch vollzogen werden kann und nicht die Situation eintritt, dass die innerhalb des Plangebiets vorgesehenen Nutzungen wegen anderer gesetzlicher Bestimmungen nicht genehmigungsfähig sind. Insofern wird angeraten, die allgemeine Wohnnutzung auszuschließen. Zudem rate ich, den Wohnnutzungsanteil im geplanten Kerngebiet hinsichtlich der Gebietstypisierung eines Kerngebietes generell zu überdenken.

Natur und Landschaftspflege

Aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege nehme ich wie folgt Stellung:

Gegen den Bebauungsplan, der eine Mischnutzung auf einem Teilgelände der bisherigen Opel-Werksanlagen vorsieht (Büros, Einkaufszentrum, Opel Classic- und Markenwelt sowie automobiler Erlebniswelt), bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Schutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht berührt. Hinsichtlich weiterer naturschutzfachlicher Belange verweise ich auf die Stellungnahme der zuständigen unteren Naturschutzbehörde.

Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Darmstadt

Grundwasser

Wie in den Unterlagen dargestellt, liegen die Straßenverkehrsflächen für die geplante

Beschlussempfehlung

len Bereich.

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 im Vorhabengebiet. 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.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Belange werden nicht berührt.

Die Planung der Westtangente ist nicht mehr Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Anregungen

Beschlussempfehlung

Westtangente in der Zone III A des Wasserschutzgebietes „Wasserwerk Schönauer Hof“ (StAnz. 36/1984 S. 1745). Bei einer Realisierung der Planung ist dementsprechend die RiStWag in der gültigen Fassung zu beachten.

Der Geltungsbereich wurde entsprechend reduziert.

Oberflächengewässer

Die Aufzählung der Rechtsgrundlagen im Abschn. 11 der Begründung ist um das Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) sowie das Hessische Wassergesetz (HWG) in der jeweils neuesten Fassung zu ergänzen. Im Abschn. 1.2.7 bzw. 7.1 - überschwemmungsgefährdetes Gebiet - der Begründung sollte noch der § 46 des HWG und zum besseren Auffinden der entsprechenden Karten die Adresse <http://hwrm.hessen.de/Main.html> angegeben werden.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Die im laufenden Bebauungsplanverfahren notwendigen Rechtsgrundlagen werden angepasst.

Bodenschutz

Im Geltungsbereich des neu aufgelegten Bebauungsplanes Nr. 144 befinden sich zwei Altlasten sowie einige bekannte Bodenverunreinigungen, die ggfls. im Rahmen von baulichen Veränderungen freigelegt werden könnten. Die erforderlichen bodenschutzrechtlichen Maßnahmen wie insbesondere die Sanierung der Mineralölverunreinigung bei Gebäude A9 und die Cyanidverunreinigung bei dem ehem. Gebäude B 25 werden in eigenständigen bodenschutzrechtlichen Verfahren geregelt. Der Bericht in Form des „Fachgutachten Boden, Grundwasser, Altlasten“ vom 11.12.2007 geht in umfassendem und ausreichend detailliertem Maße auf die Belastungssituation des Planungsgebietes ein. Folgende Nebenbestimmung bitte ich daher in die Festsetzung aufzunehmen: Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme inklusive Abbruch ist eine Abstimmung der laufenden Sanierung/Sicherung auf die zukünftigen baulichen Veränderungen und Nutzungsform mit dem Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt, Dezernat Bodenschutz vorzunehmen. Die Sanierung/Sicherung des Bodens und des Grund-

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zwecks Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Verwaltung an die Projektträgerin weitergegeben.

Anregungen

Beschlussempfehlung

wassers dürfen nicht durch die zukünftige Bebauung behindert werden. Soweit nicht schädliche Bodenveränderungen vorliegen oder Grundwasserhaltungen erforderlich werden, ist vor Beginn von Bodenaushub oder einer Grundwasserentnahme die Zustimmung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt, Dezernat Bodenschutz einzuholen.

Immissionsschutz

Nördlich an das Plangebiet grenzt ein allgemeines Wohngebiet an. In der Schalltechnischen Untersuchung Teil 1 Plangebiet der Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH vom 25.02.2014 (Bericht Nr.: 13-2476/1) werden auf Seite 24 Gesamtbeurteilungspegel für Anlagen/Gewerbe dargestellt. Am Immissionsaufpunkt (städt. Schule) IP 4 wird der Beurteilungspegel am Tag um 1,8 dB (A) überschritten, der Spitzenpegel nachts um 1,9 dB (A). Um die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz zu erfüllen schlägt der Gutachter eine Beurteilung nach Mischgebiet aufgrund einer Gemengelage i. S. von Kap. 6.7 der TA Lärm vor. Ein historisches gewachsenes Aneinandergrenzen i. S. von Kap. 6.7 der TA Lärm liegt m. E. bei Errichtung eines Einkaufszentrums nicht mehr vor, dies muss vorab sorgfältig geprüft werden.

Die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz sind zurzeit nicht erfüllt. Bei der Vorbelastung gewerblicher Anlagen wurden einige Lärmquellen der Fa. Opel berücksichtigt. Über die Höhe der Lärmemissionen ausgehend von den im Opel Werk vermieteten Gewerbeflächen wurden aber keine Angaben gemacht.

Von dem Dezernat „Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz“ werden gegen den Bebauungsplanentwurf keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.

Bergaufsicht

Im Gebiet obiger Planung ist meinen Unterlagen zufolge bisher kein Bergbau umgegangen. Durch das Vorhaben sind keine Roh-

Dies wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge des wiederauflebenden Bebauungsplanverfahrens auf der Grundlage eines wesentlich veränderten städtebaulichen und Nutzungskonzepts wird eine erneute schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird die Vorhabenträgerin durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, besonders betroffene Häuser und Wohnungen, in denen die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind, sofern dies auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist, bauakustisch auf eigene Kosten zu ertüchtigen.

Zusätzlich sind weitere aktive und passive Maßnahmen, die der Minderung der vom steigenden Verkehrsaufkommen hervorgerufenen negativen Effekte dienlich und angemessen sind, im weiteren Verfahren zu prüfen. Art, Umfang und die Möglichkeit der Umsetzung von konkret notwendigen Maßnahmen werden im Verlauf des Verfahrens ermittelt.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Es sind keine Belange berührt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

stoffsicherungsflächen betroffen. Es befinden sich auch keine aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe im Planbereich oder dessen näherer Umgebung. Das Gebiet wird von Erlaubnisfeldern zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole sowie Kohlenwasserstoffen überdeckt. Der Bergaufsicht sind jedoch keine das Vorhaben beeinträchtigenden Aufsuchungsaktivitäten bekannt. Weitere Hinweise, Empfehlungen und Anregungen habe ich im Rahmen meiner Zuständigkeit nicht zu geben.

Kampfmittel

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Krieglufbilder hat ergeben, dass sich das im Lageplan näher bezeichnete Gelände in einem Bombenabwurfgebiet und im Bereich von ehemaligen Flakstellungen befindet. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden. Eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) ist daher vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen. Zu Ihrer eigenen Sicherheit sollten Sie sich bescheinigen lassen, dass die Kampfmittelräumarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan beizufügen, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind. Weiterhin ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben. Für die Dokumentation der Räumdaten beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen wurde das Datenmodul KMIS-R entwickelt. Wir bitten Sie, bei der Beauftragung des Dienstleisters auf die Verwendung des Datenmoduls KMIS-R hinzuweisen. Hierfür ist es erforderlich, dass die überprüften und geräumten Flächen örtlich mit den Gauß/ Krüger Koordinaten eingemessen werden. Wir bitten Sie nach Abschluss der Arbeiten um Übersendung des Lageplans und der KMIS-R-Datei. Das Da-

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Projektträgerin zwecks Berücksichtigung bei bauvorbereitenden Maßnahmen weitergegeben.

Die Räumung von Kampfmitteln ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Anregungen

Beschlussempfehlung

tenmodul KMIS-R können Sie kostenlos von der nachstehenden Internetseite des Kampfmittelräumdienstes <http://www.rp-darmstadt.hessen.de> downloaden: (Sicherheit und Ordnung, Gefahrenabwehr, Kampfmittelräumdienst). Mit einer Luftbilddetailauswertung wurden mehrere Verdachtspunkte ermittelt, die auf möglicherweise noch vorhandene Bombenblindgänger hinweisen. Die Punkte wurden koordinatenmäßig erfasst und sind im beiliegenden Lageplan rot gekennzeichnet. Eine Überprüfung der Verdachtspunkte ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Sofern das Gelände nicht sondierfähig sein sollte (wegen oberflächennahen magnetischen Störungen wie Auffüllung, Versiegelung, Versorgungsleitungen) ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrungen erforderlich. Eine Überprüfung der Verdachtspunkte ist auch dann erforderlich, wenn sich diese Verdachtspunkte außerhalb des Baufeldes bzw. Grundstückes befinden und vor bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 Metern um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann. Die Kosten für die Kampfmittelräumung (Aufsuchen, Bergen, Zwischenlagern) sind vom Antragsteller/Antragstellerin, Interessenten/Interessentin oder sonstigen Berechtigten (z.B. Eigentümer/Eigentümerin, Investor/Investorin) zu tragen. Die genannten Arbeiten sind daher von diesen selbst bei einer Fachfirma in Auftrag zu geben und zu bezahlen. Für die Dokumentation der durchgeführten Kampfmittelräumung werden die örtlichen Gauß/ Krüger- Koordinaten benötigt. Bei der Angebotseinholung oder der Beauftragung einer Fachfirma bitte ich immer das v. g. Aktenzeichen anzugeben und eine Kopie dieser Stellungnahme beizufügen. Als Anlage übersende ich Ihnen die Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung im Lande Hessen. Da Kampfmittelräumarbeiten im Voraus schwer zu berechnen sind, halte ich die Abrechnung der Leistungen nach tatsächlichem Aufwand für unumgänglich. Dies ist in jedem Falle Voraussetzung für eine positive Rechnungsprüfung zum Zwecke der Kostenersatzung durch den Bund gem. Nr. 3. der Allgemeinen Bestimmungen für die Kampf-

Anregungen

Beschlussempfehlung

mittelräumung. Eine Kopie des Auftrages bitte ich mir zur Kenntnisnahme zuzusenden. Den Abtransport – ggf. auch die Entschärfung – und die Vernichtung der gefundenen Kampfmittel wird das Land Hessen – Kampfmittelräumdienst – weiterhin auf eigene Kosten übernehmen.

Sollte die Planung aufgrund dieser Beteiligung geändert oder ergänzt werden, empfehle ich die Anwendung von § 4a Abs. 3 BauGB zu prüfen.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Anlage:

Luftbildauswertung, Messpunkte vom Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen

3.31 Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege

Fristverlängerung

Mit Nachricht vom 18.09.2014 wurde mir durch Herrn Kohmann freundlicher Weise Fristverlängerung zu Stellungnahme bis zum 26.09.2014 eingeräumt.

Denkmalschutz

Bereits im Jahr 2008 hat unser Amt zum Bebauungsplanverfahren Nr. 144, Opel Forum Rüsselsheim, Stellungnahmen abgegeben und den Zielkonflikt zwischen dem Erhalt bedeutender Industriearchitektur und notwendigen Gebäudeabbrüchen zur Gewährleistung einer Innenstadtrevitalisierung thematisiert.

Im Februar 2008 wurde zwischen privater Projektentwicklung, Stadt Rüsselsheim, externen Experten und Landesamt für Denkmalpflege Hessen für die Gebäudegruppe A und B ein Projekt verbindlich abgestimmt, für dessen Realisierung unser Amt dem Abbruch der denkmalgeschützten Bauteile A 7, A 8, A 10 und B 7 in der Abwägung öffentlicher Interessen, einerseits Denkmalschutz, andererseits die Verwirklichung von Zielen der Stadtentwicklung, zugestimmt hätte.

Ergebnis einer Besprechung mit der Stadt Rüsselsheim, Herr Kohmann, und der Projektentwicklung am 27.08.2014 war, dass durch erneute Planänderungen des Südflügels entlang der Bahn der erneuten Auslegung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 144 liegt kein mit 2008 vergleichbarer Projektstatus zugrunde liegt. Zwar gibt es einen aktuellen Projekthintergrund, der in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf an unterschiedlichen Stellen beschrieben wird, ohne dass nach der Augustbesprechung ein finaler Projektstand gegeben wäre.

Konsequenz daraus ist, dass unsererseits über eine mögliche Zustimmung zu Abbrüchen denkmalgeschützter Bauten oder Bau-

Das Vorhaben Motorworld Manufaktur, das Gegenstand des laufenden Planverfahrens ist, berücksichtigt das historische Bauensemble in einem weitaus höheren Maße als die vorhergehende Planung. Es ist kein Abriss wesentlicher, denkmalgeschützter Gebäudeteile mehr vorgesehen.

Im Zuge des laufenden Verfahrens wird das Landesdenkmalamt erneut gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

teile in den fraglichen Baugruppen A und B im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens keine abschließende Aussage getroffen werden kann. Vielmehr muss auf ein denkmalschutzrechtliches Verfahren gemäß § 16 HDSchG verwiesen werden. Dasselbe gilt für Veränderungen an E 23 im Zuge der geplanten Überquerung der Gleisanlagen südlich des Opel-Altwerkes.

Hinsichtlich der Kennzeichnung denkmalgeschützter Anlagen bitte ich um Ergänzung für die Bauteile E 23 sowie D 1, D 3, D 4, D 5, D 8 und D 10.

Unter 9.4.3 wird eine Prognose der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung erstellt. Für die baulichen Bereiche A und B wird festgestellt, dass die Verwirklichung der erläuterten Planung mit einer erheblichen Beeinträchtigung von Kulturgut verbunden wäre. In der vorausgegangenen Ansprache des Bestandes unter 9.4.2.7 ist neben dem Opel-Tor der so genannte Adams-Hof und der Beginn der werksinternen Erschließungsstraße („Ost-West-Achse“) unbedingt zu ergänzen.

Die Gesamtbilanz für den baulichen Bereich A, B, C, und D fällt unter dem Aspekt eines erhaltenen Quartierscharakters positiver aus, ohne dass diese Beurteilung ausführlicher begründet wird. In diesem Zusammenhang erfolgt die Anregung, die in der AG Opel Forum diskutierten 12 Punkte im Sinne eines Rahmenplans zu überarbeiten. Er könnte dann gleichermaßen der Projektentwicklung zur Orientierung wie den Behörden als Bezugspunkt von Entscheidungen dienen. Die Überarbeitung der „12 Punkte“ sollte den räumlichen Zugriff erweitern, etwa Berücksichtigung der Bereiche C, D und E, und die bislang aus unserer Sicht nicht hinreichend vollzogene nachvollziehbare Diskussion von Varianten für Bebauung, Nutzung und Verkehrserschließung berücksichtigen.

Im Zuge der Erarbeitung der Planzeichnung werden sämtliche denkmalgeschützten Bauteile als solche nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Dies wird zur Kenntnis genommen. Dem wieder aufgenommenen Bebauungsplanverfahren liegt ein Konzept zugrunde, in dem die Gebäude der Bauteile A und B im Gegensatz zu früheren Planungen weitestgehend erhalten bleiben.

Der Adams-Hof und der Beginn der werksinternen Erschließungsstraße werden in die Erläuterung aufgenommen, da sie den Bestand und der Einwand nach wie vor geltend gemacht werden kann.

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Dem wieder aufgenommenen Bebauungsplanverfahren liegt ein Konzept zugrunde, in dem die Gebäude der Bauteile A und B im Gegensatz zu früheren Planungen weitestgehend erhalten bleiben. Gleichzeitig ist die Planung der das Gebiet zusätzlich erschließenden Westtangente nicht mehr Teil des Planverfahrens, wodurch die vorgetragene Erweiterung des Geltungsbereichs um Teilflächen der Bauteile C, D und E obsolet ist.

Hinsichtlich des Erhalts von Gebäuden im Geltungsbereich unter dem Aspekt des städtebaulichen Denkmalschutzes finden enge Abstimmungen zwischen dem Landesdenkmalamt, Magistrat und Projektträgerin statt. Dem Landesdenkmalamt, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege, wird im Rahmen der Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB erneut Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Anregungen

Beschlussempfehlung

3.32 PLEdoc GmbH**Belange nicht berührt**

Im Rahmen unserer Prüfung Ihrer Anfrage haben wir den räumlichen Ausdehnungsbereich Ihrer Maßnahme in dem beigefügten Übersichtsplan dargestellt. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Bitte überprüfen Sie diese Darstellung auf Vollständig- und Richtigkeit und nehmen Sie bei Unstimmigkeiten umgehend mit uns Kontakt auf.

Der in der Anlage gekennzeichnete Bereich berührt keine Versorgungseinrichtungen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber.

- Open Grid Europa GmbH, Essen
- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen
- Ferngas Netzgesellschaft mbH (ehem. Ferngas Nordbayern GmbH (FGN), Schwaig
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen
- Mittelrheinische Erdgastransportleistungsgesellschaft mbH (METG), Essen
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen
- GasLINE Telekommunikationsnetzges. Deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen
- Viatel GmbH, Frankfurt

Diese Auskunft bezieht sich nur auf die Versorgungseinrichtungen der hier aufgelisteten Versorgungsunternehmen. Auskünfte zu Anlagen sonstiger Netzbetreiber (z. B. auch weiterer E.ON-Gesellschaften) sind bei den jeweiligen Versorgungsunternehmen bzw. Konzerngesellschaften oder Regionalcentern gesondert einzuholen.

Sollte der Geltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen überschreiten, so bitten wir um unver-

Der aktuelle Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet keine Flächen, die nicht bereits im Verfahren zum Zeitpunkt der vorliegenden Stellungnahme einbezogen waren.

Es werden keine Belange berührt.

Die wesentlichen Versorgungsunternehmen werden im laufenden Verfahren im Zuge der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt.

Anregungen

Beschlussempfehlung

zügliche Benachrichtigung.

Anlage: Übersichtsplan

Der Übersichtsplan mit dargestelltem Abfragebereich wird zur Kenntnis genommen.

Anregungen

Beschlussempfehlung

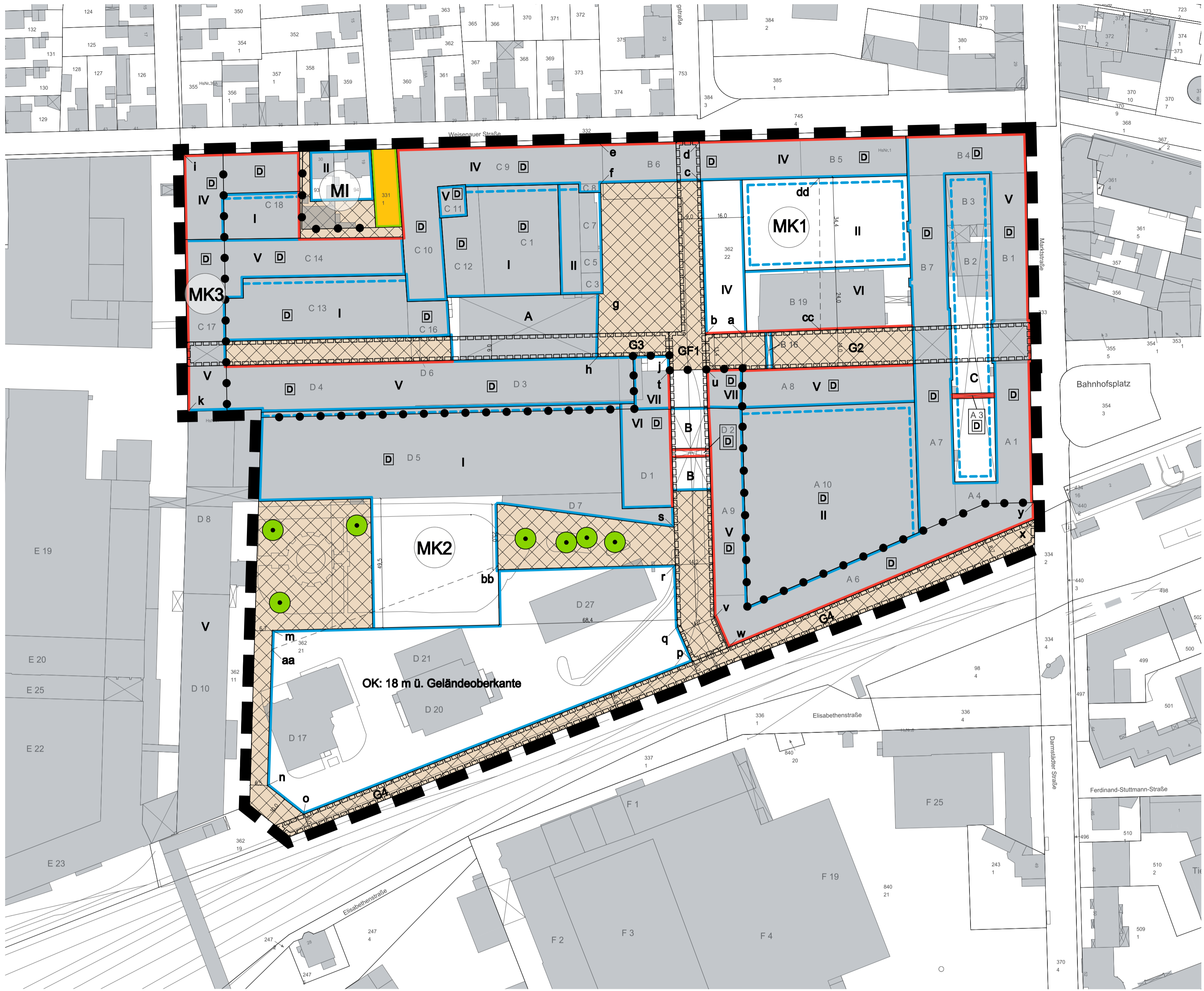
3.33 Evonik Industries AG

Keine Bedenken

Wir, die Evonik Industries AG, betreuen im Auftrag der BASF SE die Ethylenfernleitung von Ludwigshafen nach Kelsterbach.

Nach Prüfung der uns übergebenen Unterlagen kann ich Ihnen mitteilen, dass in dem von Ihnen angefragten Bereich keine durch und betreute Anlage existiert.

Der Geltungsbereich, der im aktuellen Planverfahren maßgeblich ist, wurde durch die vorherige Planung bereits vollständig abgedeckt. Für diesen bestehen keine Bedenken oder Anregungen.

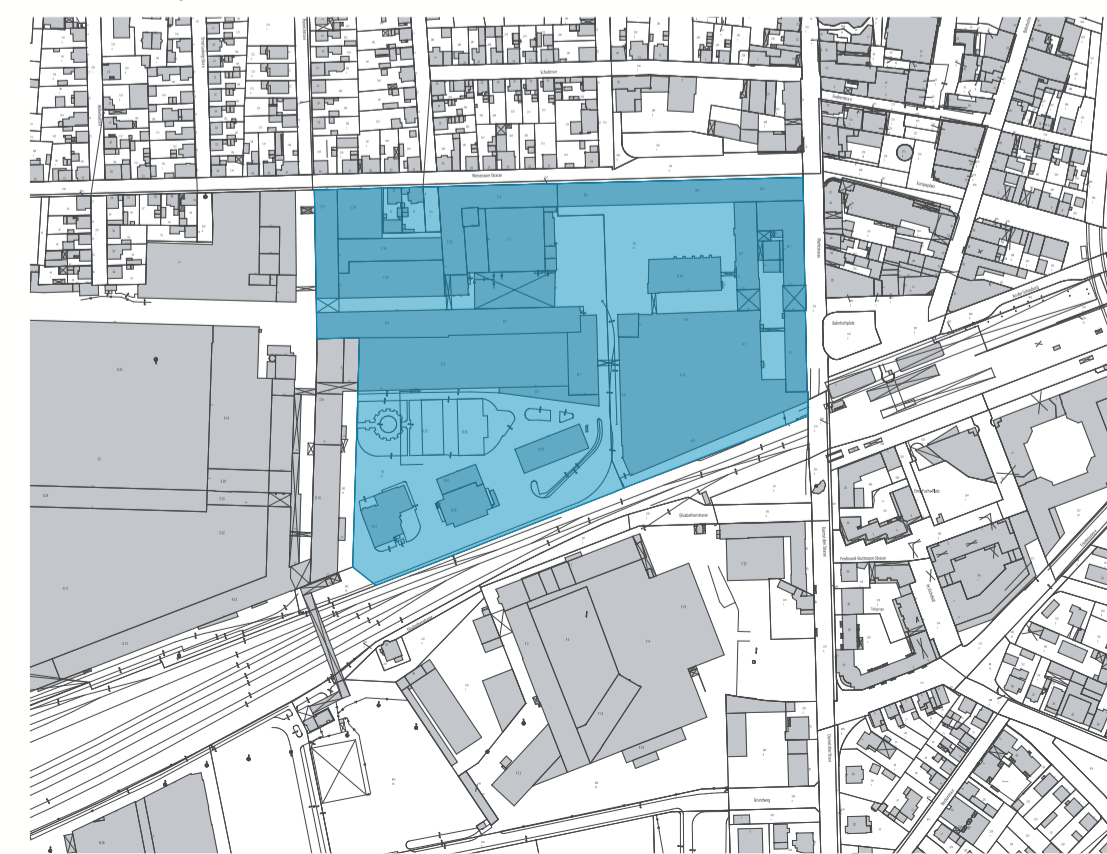


Stadt Rüsselsheim am Main
 Fachbereich Umwelt und Planung

Verbindliche Bauleitplanung
 Bbauungsplanverfahren Nr. 144

"Motorworld Manufaktur Rüsselsheim"

Übersichtsplan Maßstab 1 : 5.000



Maßstab 1 : 1.000

Ausfertigung zur Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Stand 28.11.2019

VERMERK

Risikoüberschwemmungsgebiet: Das Plangebiet liegt im Risiko-Überschwemmungsgebiet von Rhein und Main.

KENNZEICHNUNG

Grundwasseraufspiegelung: Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im Einflussbereich des Grundwasserbewirtschaftungsplanes "Hessisches Ried" vom 9. April 1999. (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)

I Planzeichenerklärung

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

- MI** Mischgebiet (§ 9 BauNVO)
- MK** Kerngebiet (§ 7 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

- VII** Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- OK** Oberkante als Höchstmaß

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen
 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

- Baulinie
- Baugrenze
- Linie zur Abgrenzung des Umfangs von Abweichungen (§ 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO)

Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind
 (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)

- nicht überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
 (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB)

- Zu erhaltende Bäume (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Regelungen für die Stadterhaltung und für den Denkmalschutz
 (§ 9 Abs. 6 BauGB)

- D Einzelanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen (Kulturdenkmal) (§ 9 Abs. 6 BauGB)

Sonstige Planzeichen

- Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)
- Umgrenzung von Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugrenzen oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebietes (§ 1 Abs. 4 und § 16 Abs. 5 BauNVO)

A / a Kennzeichnung definierter Flächen und Punkte

- Kennzeichnung eines Bereichs, in dem bestimmte Anforderungen zum Immissionsschutz gelten

Plangrundlage

- C 14** Bezeichnung des Gebäudeteils im Bestand

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 Kerngebietes 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 Einzelfachweis 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 schalldämmten 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 D1, D3, D4, D5 und D7 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 Wiedererrichtung.

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

Öffentliche 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 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 öffentliche 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 textlichen Festsetzungen 17 bis 19 betroffenen baulichen Anlagen unaufgefordert einzureichen. Schalldämmte Lüftungseinrichtungen müssen beim Nachweis des erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maßes der Außenbauteile mit berücksichtigt werden.

VERFAHENSÜBERSICHT

Übereinstimmungsvermerk des Amtes für Bodenmanagement

Es wird bescheinigt, dass die Grenzen und Bezeichnungen der Flurstücke mit dem Nachweis des Liegenschaftskatasters nach dem Stande vom übereinstimmen.

Rüsselsheim, den
 Fachbereichsleiter

Bearbeitung der vorliegenden Planfassung

Fachbereichsleiter

Aufstellungsbeschluss

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Aufstellung des Bebauungsplanes am

Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 Abs. 1 BauGB im Rüsselsheimer Echo und Mainspitze am

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim
 Rüsselsheim, den
 Fachbereichsleiter

Rüsselsheim, den
 Oberbürgermeister

Bürgerbeteiligung

Bekanntmachung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Rüsselsheimer Echo und Mainspitze am

Öffentliche Darlegung der Ziele und Zwecke der Planung und Anhörung gem. § 3 Abs. 1 BauGB am

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim
 Rüsselsheim, den
 Fachbereichsleiter

Auslegungsbeschluss

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am

Bekanntmachung der Auslegung in Rüsselsheimer Echo und Mainspitze am

Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs mit Begründung gem. § 3 Abs. 2 BauGB im Stadtplanungsamt in der Zeit vom bis

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB wurde vom bis durchgeführt

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim
 Rüsselsheim, den
 Oberbürgermeister

Rüsselsheim, den
 Oberbürgermeister

Erneuter Auslegungsbeschluss

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am

Bekanntmachung der erneuten Auslegung in Rüsselsheimer Echo und Mainspitze am

Die erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 3 BauGB wurde vom bis durchgeführt

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim
 Rüsselsheim, den
 Oberbürgermeister

Satzungsbeschluss

Als Satzung beschlossen gem. § 10 BauGB von der Stadtverordnetenversammlung am

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim
 Rüsselsheim, den
 Oberbürgermeister

Rüsselsheim, den
 Oberbürgermeister

Bekanntmachung

Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses in Rüsselsheimer Echo und Mainspitze am

Rechtsverbindlich am

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim
 Rüsselsheim, den
 Fachbereichsleiter



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	Stadtträumliche 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-Werksgebietes 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 (Löwenzentrum, 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.

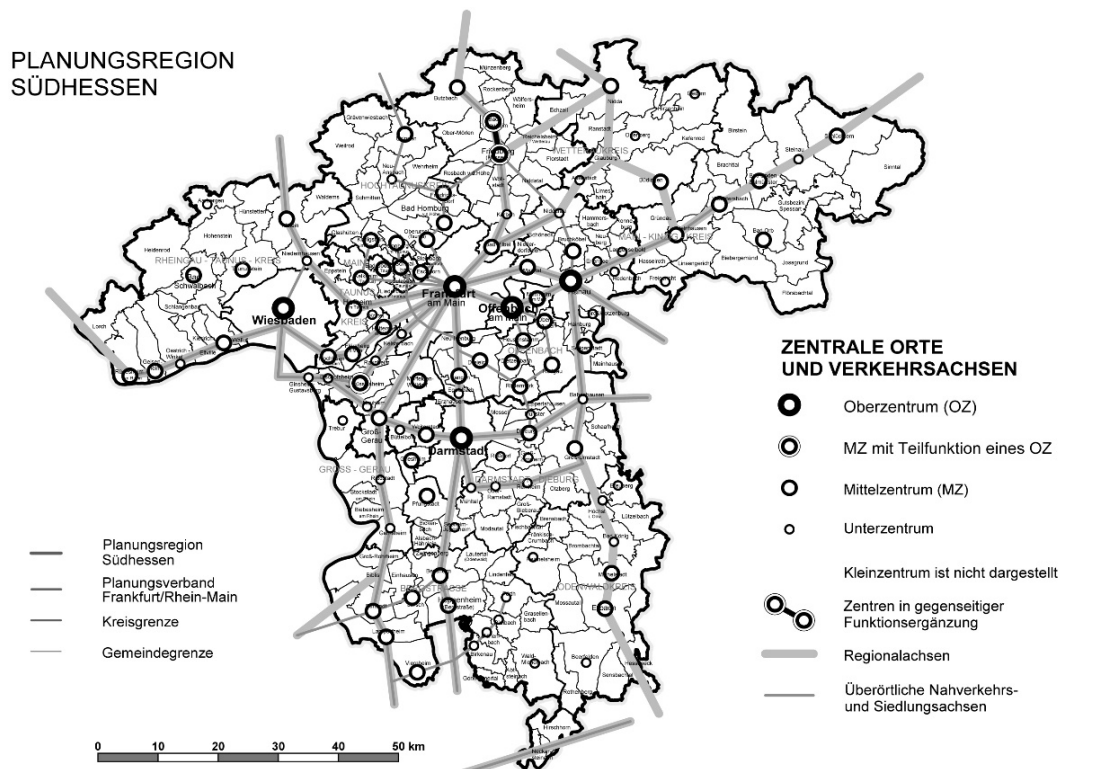


Abbildung 1: Zentrale Orte und Verkehrsachsen

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.

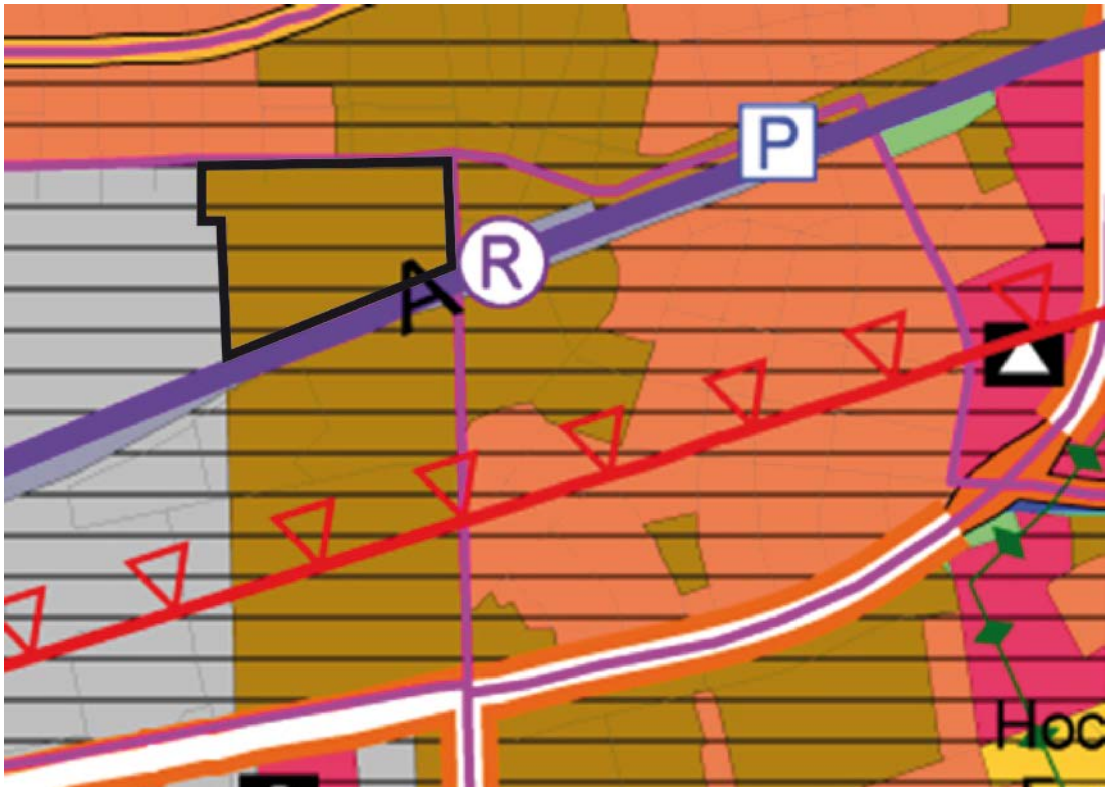


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalen Flächennutzungsplan Südhessen 2010 (Hauptkarte) mit Lage des Geltungsbereichs (schwarzer Rahmen)

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 Bahnhofplatz) 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 sind und die für das Kerngebiet typischen, allgemein zulässigen Hauptnutzungen, wozu auch Vergnügungsstätten solcher Art gehören, die nicht von dem Ausschluss betroffen sind, 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 Umsatzumlenkungen 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 Umsatzumlenkungen 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 überwiegenden Wohnanteilen 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 Erdgeschosszone 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 Baufensters 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 flächeneffizienten 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 hochfrequentierter 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 Veranstaltungsbauwerk/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.

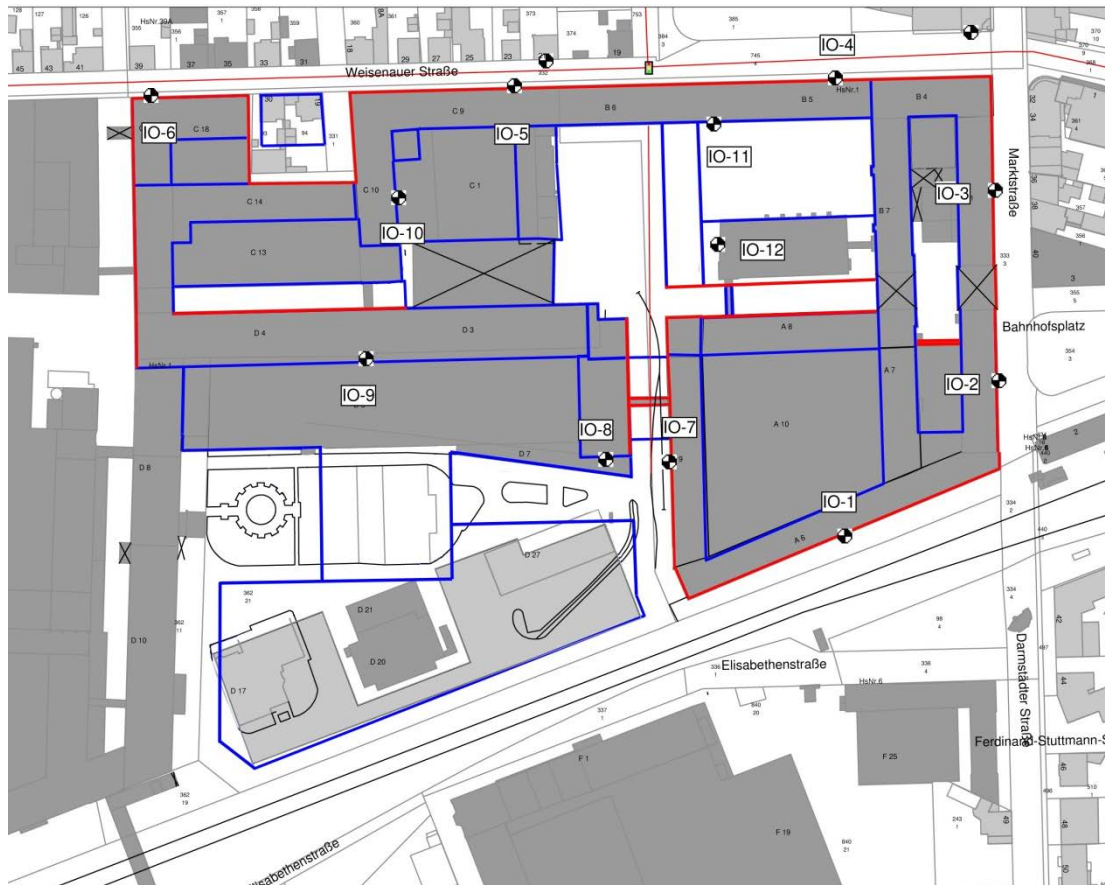


Abbildung 4: Übersicht der Immissionsorte (IO)

- 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 bahnungsgewandten 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 Leistungsreserven besteht im Umfeld des Vorhabens an den Knotenpunkten K1 und K2: hier liegt die Reserve bei rund 80% bzw. rund 50%.

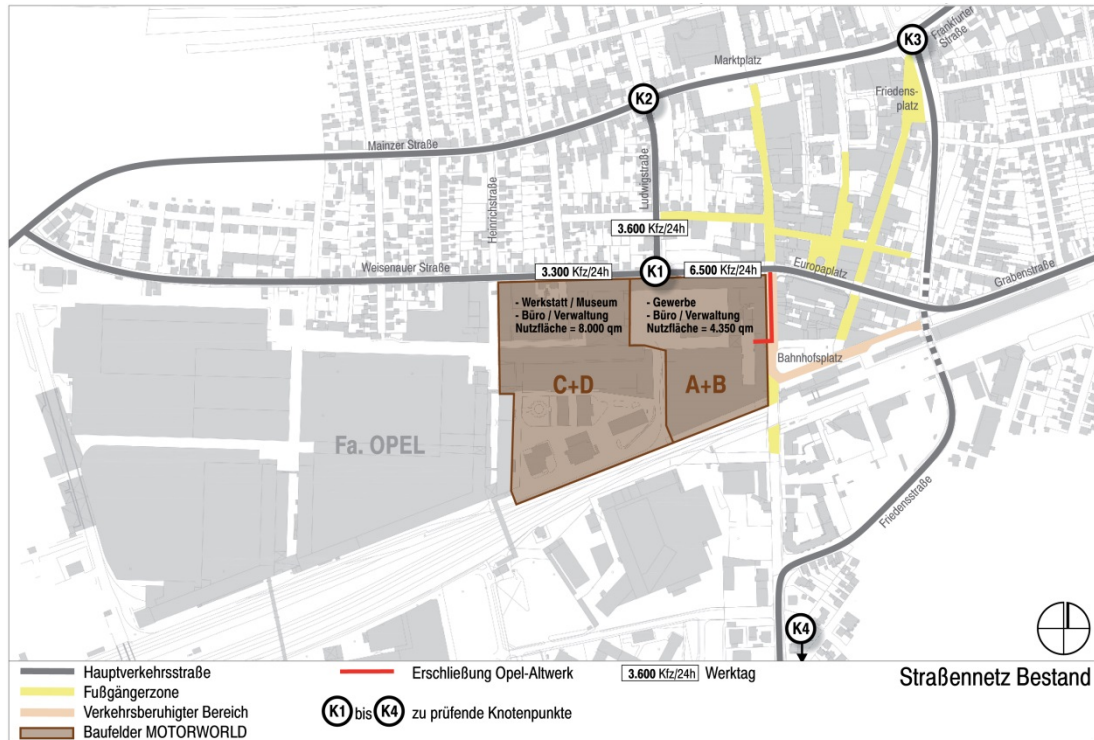


Abbildung 5: Straßenverkehrliche Einbindung des Geltungsbereichs mit verkehrsflussrelevanten Knotenpunkten in seinem Umfeld

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 Entsiegelung 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 Gewerbeeräusche 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 Geländebertiebenebenen 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 Erhaltungszustands 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 Feuerwehrestellfläche 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.

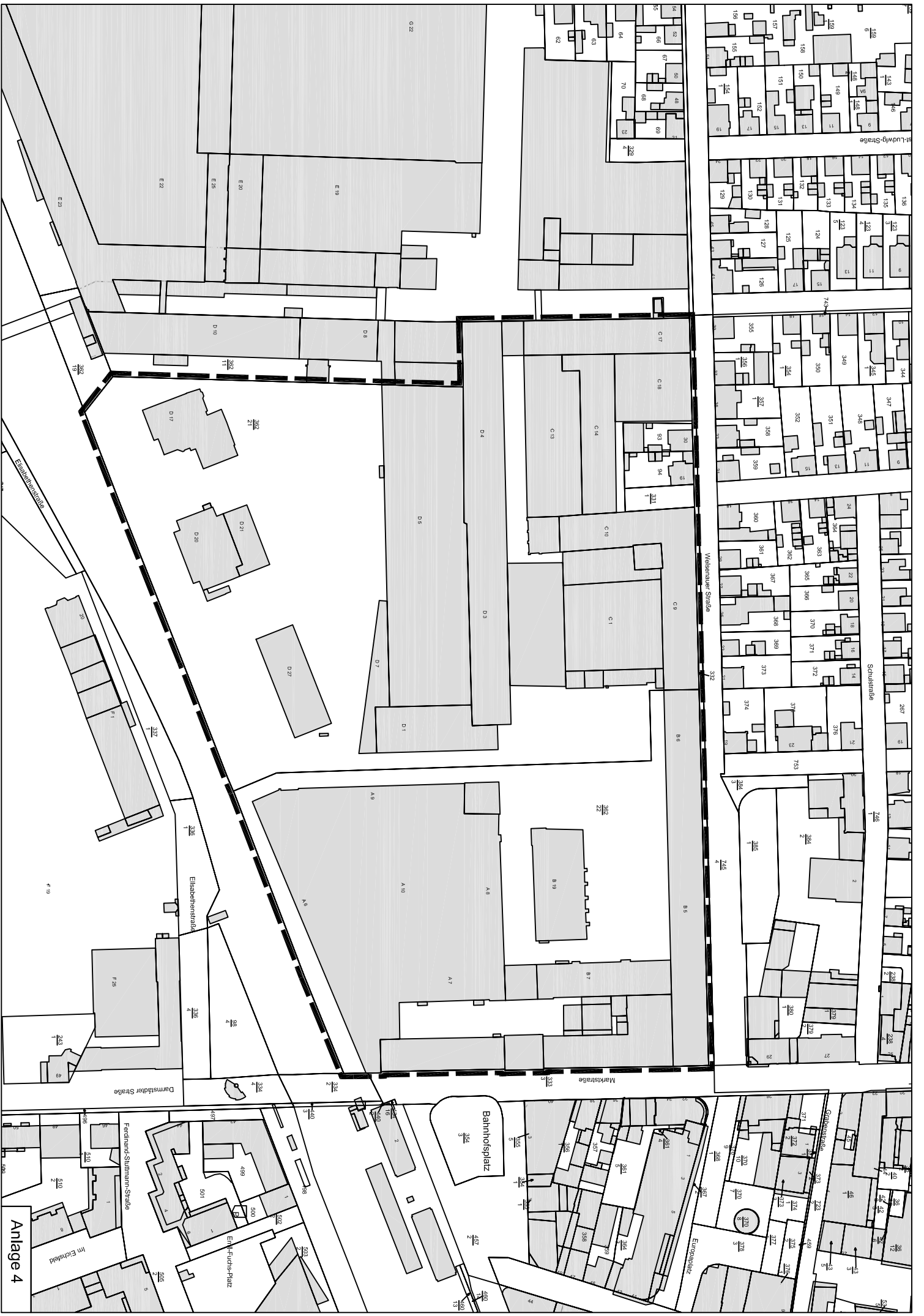
Art	Häufigkeit Brutpaare (Anzahl Ex.)	Status	Rote Liste Hessen 2006	Rote Liste Deutschland 2007	VSR EU 1979	BartSchV 2005	BNatSchG 2002
Aaskrähe (Raben-) <i>Corvus c. corone</i>	3	B	-	-	-	-	b
Amsel <i>Turdus merula</i>	5	B	-	-	-	-	b
Bachstelze <i>Motacilla alba</i>	1	B	-	-	-	-	b
Blaumeise <i>Parus caeruleus</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





Städtebaulicher Vertrag

zum

Bebauungsplan Nr. 144 „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“

zwischen

der **Stadt Rüsselsheim**,

Marktplatz 4, 65428 Rüsselsheim,

vertreten durch den Magistrat, dieser vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Udo Bausch und Herrn Stadtrat Nils Kraft,

- nachfolgend „**Stadt**“ genannt -

und

der **RAB GmbH & Co KG**, vertreten durch den persönlich haftenden Gesellschafter die RMD Rhein-Main Development-Verwaltungs GmbH, diese vertreten durch ihren Geschäftsführer Herrn Andreas Dünkel, Ferdinand-Dünkel-Str. 5 in 88433 Schemmerhofen,

und

der **RCD GmbH & Co KG**, vertreten durch den persönlich haftenden Gesellschafter die RMD Rhein-Main Development-Verwaltungs GmbH, diese vertreten durch ihren Geschäftsführer Herrn Andreas Dünkel, Ferdinand-Dünkel-Str. 5 in 88433 Schemmerhofen,

- nachfolgend gemeinsam „**Investorin**“ genannt -

wird folgender

städtebaulicher Vertrag

geschlossen:

|

Vorbemerkung

- V.1 Die Investorin hat Flächen des ehemaligen Opel-Altwerkes Rüsselsheim erworben. Die Investorin beabsichtigt dort die Rüsselsheimer Innenstadt mit dem „Motorworld-Manufaktur-Rüsselsheim“-Viertel zu ergänzen. Das Konzept der „Motorworld Manufaktur“, das die Investorin bereits an verschiedenen deutschen und internationalen Standorten realisiert hat bzw. realisieren wird, sieht eine vielfältige Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Event-Flächen, Büros, Werkstätten, Hotel, Boarding-House, Dienstleistern und Ausstellungsflächen (insbesondere Glasboxen) rund um hochwertige und klassische Automobilität vor. In Rüsselsheim sollen diese Nutzungen mit Wohnungen kombiniert werden und den Kern eines neuen eigenständigen Quartiers mit hoher Einkaufs-, Wohn- und Aufenthaltsqualität bilden, und das historische Ensemble aus Industrie- und Verwaltungsgebäuden, Hallen, Innenhöfen und freien Plätzen neu beleben.
- V.2 Die Stadt hat am 22.11.2007 bereits den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“ gefasst. Der Satzungsbeschluss vom 27.11.2008 wurde jedoch im Jahre 2014 aufgehoben und der Bebauungsplan nicht in Kraft gesetzt, weil die Gespräche mit dem damaligen Investor scheiterten. Nachdem die heutige Investorin ein neues Konzept vorgelegt hat, wurde das Verfahren wieder aufgegriffen. Die Stadtverordnetenversammlung hat am (12.12.2019) den Beschluss zur erneuten Offenlage des geänderten Bebauungsplan-Entwurfs Nr. 144 „Motorworld-Manufaktur-Rüsselsheim“ (nachfolgend: „**Bebauungsplan**“) gefasst.

§ 1 Regelungsgegenstand

- 1.1 Dieser städtebauliche Vertrag i.S.v. § 11 BauGB dient der Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes, der Übernahme von Planungskosten sowie infrastruktureller Folgelasten durch die Investorin.
- 1.2 a) Die RAB GmbH & Co KG ist Eigentümerin des im Grundbuch des Amtsgerichtes Rüsselsheim Blatt 15540 unter der lfd. Nr. 1 eingetragenen Grundstücks in der Gemarkung Rüsselsheim, Flur 3, Flurstück 362/22.

Das Grundstück ist in Abt. II. wie folgt belastet:

1. Beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Recht zur Errichtung, Unterhalt und Betrieb einer Anschlussstation zur Entnahme von Heizwasser aus dem Wärmenetz der Adam Opel AG, zur Verlegung von Ver- und Versorgungsleitungen und Nebenrechte), auflösend bedingt, für Stadtwerke Rüsselsheim GmbH, Rüsselsheim; gemäß Bewilligung vom 15.03.2005 (UR-Nr. 197/2005 Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen in Blatt 14136 am 13.06.2005; hierher übernommen am 23.08.2007.
2. Grunddienstbarkeit (Fernwärmeleitungsrecht zur Versorgung des Bahnhofs) für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.
3. Grunddienstbarkeit (Durchfahrtsrecht für Werksbesichtigungen) für den Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.
4. Grunddienstbarkeit (Wegerecht für Mitarbeiter und Besucher der Adam Opel GmbH) für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.
5. Grunddienstbarkeit (Telefonverteilterraum) für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.
6. Beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Konkurrenzverbot) für Adam Opel GmbH; gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.

7. Beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Unterlassung von Erd-, Aushub- und Bauarbeiten) für Adam Opel GmbH; gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.

Zum Rang der vorgenannten Rechte ist im Grundbuch das Folgende vermerkt:

Die Rechte zu lfd. Nummer 3 bis 8 haben untereinander Gleichrang, jedoch Rang vor dem Recht Abt. II Nr. 2 aufgrund Ausnutzung des Rangvorbehalts und Rang nach dem Recht Abt. II Nr. 1; alle Rechte sind nach § 9 GBO vermerkt; eingetragen am 23.08.2007.

- b) Die RCD GmbH & Co KG ist Eigentümerin des im Grundbuch des Amtsgerichtes Rüsselsheim Blatt 15541 unter der lfd. Nr. 1 eingetragenen Grundstücks in der Gemarkung Rüsselsheim, Flur 3, Flurstück 362/21 (**Anlage 1**, siehe Lageplan der Grundstücke der Investorin).

Das Grundstück ist in Abt. II. wie folgt belastet:

1. Beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Recht zur Errichtung, Unterhalt und Betrieb einer Anschlussstation zur Entnahme von Heizwasser aus dem Wärmenetz der Adam Opel AG, zur Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen und Nebenrechte), auflösend bedingt, für Stadtwerke Rüsselsheim GmbH, Rüsselsheim; gemäß Bewilligung vom 15.03.2005 (UR-Nr. 197/2005 Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen in Blatt 14136 am 13.06.2005; hierher übernommen am 23.08.2007.
2. Grunddienstbarkeit (Fernwärmeleitungsrecht zur Versorgung des Bahnhofs) für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 13/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.
3. Grunddienstbarkeit (Durchfahrtsrecht für Werksbesichtigungen) für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007

(UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.

4. Grunddienstbarkeit (Wegerecht für Mitarbeiter und Besucher der Adam Opel GmbH) für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Flur 3 Flurstück 362/18 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 8222, BV Nr. 194) und Flur 3 Flurstück 362/19 (Gemarkung Rüsselsheim Blatt 14136, BV Nr. 13); gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.
5. Beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Konkurrenzverbot) für Adam Opel GmbH; gemäß Bewilligung vom 22.08.2007 (UR-Nr. 513/2007 G Notar Klaus Groth, Rüsselsheim) eingetragen am 23.08.2007.

Zum Rang der vorgenannten Rechte ist im Grundbuch das Folgende vermerkt:

Die Rechte zu lfd. Nummer 3 bis 6 haben untereinander Gleichrang, jedoch Rang vor dem Recht Abt. II Nr. 2 aufgrund Ausnutzung des Rangvorbehalts und Rang nach dem Recht Abt. II Nr. 1; alle Rechte sind nach § 9 GBO vermerkt; eingetragen am 23.08.2007.

- 1.3 Die RAB GmbH & Co KG und die RCD GmbH & Co KG haften für Verbindlichkeiten nach diesem Vertrag als Gesamtschuldner, soweit es sich nicht um Verpflichtungen handelt, die nach diesem Vertrag und dem Bebauungsplan ausschließlich auf einem der Grundstücke erfüllt werden kann, das im Eigentum der jeweiligen Gesellschaft steht.
- 1.4 Die Investorin hat eine Patronatserklärung ihrer Muttergesellschaft vorgelegt, die als **Anlage 1.4** als Anlage zu diesem Vertrag genommen wird.

§ 2 Bauleitplanung

- 2.1 Die Investorin erkennt an, dass keine Ansprüche auf Aufstellung oder auf Änderung eines Bebauungsplanes oder auf die Festsetzung bestimmter Inhalte eines solchen bestehen und auch nicht durch diesen Vertrag begründet werden können (vgl. § 1 Abs. 3 S. 2 Baugesetzbuch (BauGB)).

- 2.2 Die Stadt beabsichtigt, den im Entwurf vorliegenden Bebauungsplan (**Anlage 2**, kartographische Darstellung des Bebauungsplans und textliche Festsetzungen) in Kraft zu setzen.

§ 3 Bauverpflichtungen der Investorin

Die Investorin verpflichtet sich die folgenden Baumaßnahmen im Gebiet des Bebauungsplans jeweils auf ihre Kosten durchzuführen:

- 3.1 Herstellung der Motorworld Manufaktur (Verkaufs- und Ausstellungsflächen für Oldtimer und Sportwagen sowie Zweiräder mit Zubehör inklusive Glasboxen, Werkstattflächen, Veranstaltungsflächen und Gastronomie) mit mindestens 20.000 m² Geschossfläche (GF) im Sinne des § 20 Abs. 3 und 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO).
- 3.2 Herstellung von Einzelhandels-Verkaufsflächen, die nicht dem Verkauf von Kraftfahrzeugen und Zweirädern mit Zubehör dienen, von höchstens 15.000 m² Verkaufsfläche, wobei keine Fachmärkte mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten als Kernsortiment mit mehr als insgesamt 4.500 m² Verkaufsfläche (siehe die Liste nicht-zentrenrelevanter Sortimente in **Anlage 3.2**) zulässig sind.

Die Investorin wird mit jedem Bauantrag, der die Genehmigung von Einzelhandels-Verkaufsflächen im Sinne dieser Ziffer 3.2 zum Gegenstand hat, eine tabellarische Übersicht vorlegen, aus der ersichtlich ist, inwieweit die Höchstgrenze durch den Bauantrag ausgeschöpft werden wird.

- 3.3 Zusätzlich Herstellung eines Lebensmittelmarktes mit einer Verkaufsfläche von mindestens 450 m² und bis zu 1.800 m².

Zur Verkaufsfläche im Sinne der Ziffer 3.1 bis 3.3 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, die als fußläufige Verbindungen zwischen den Einzelhandelsbetrieben dienen, zählen nicht zu den Verkaufsflächen. Dies gilt jedoch nur, wenn innerhalb der internen Verkehrsflächen der Verkauf von Produkten ständig unterbunden wird. Sofern die internen „Malls“ als Aktionsflächen für den Verkauf (auch vorübergehend) genutzt werden, zählen sie 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.

- 3.4 Herstellung von Wohnungen, die mindestens eine GF von zusammen 15.000 m² umfassen. Eine Boardinghouse Nutzung, die im Allgemeinen dadurch gekennzeichnet ist, dass mehr oder weniger wohnungsartige möblierte Räume mit einer Küchenausstattung, jedoch dem Fehlen von Räumlichkeiten zur Erbringung hoteltypischer Nebenleistungen für Nutzer zur Verfügung gestellt werden, die sich für längere Zeit dort aufhalten wollen, stellt keine Wohnnutzung im Sinne dieser Regelung dar. Gleiches gilt für Ferienwohnungen.

Die Verpflichtung reduziert sich auf eine Fläche von 8.000 m² GF, wenn

- 3.4.1 sich auf Grund immissionsschutz- oder brandschutzrechtlicher Vorschriften bei 15.000 m² GF Wohnen das Konzept der MOTORWORLD gem. Ziff. 3.1 nicht oder nur mit erheblichen Einschränkungen realisieren lässt; hierzu hat der Investor auf seine Kosten entsprechende immissionsschutz- bzw. brandschutztechnische Stellungnahmen eines mit der Stadt einvernehmlich bestellten öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen vorzulegen; oder
- 3.4.2 ein Mietinteressent mehr als 5.000 m² zusammenhängende Gewerbe-Mietfläche anmieten möchte, sich dies aber wegen des Wohnanteils von 15.000 m² nicht realisieren lässt; hierzu hat der Investor einen Vorvertrag des Mietinteressenten für eine entsprechende Anmietung vorzulegen; oder
- 3.4.3 sich im Zuge der weiteren Planung herausstellt, dass eine Wohnnutzung im Umfang von 15.000 m² GF auf Grund technischer Zwangspunkte der Bestandsbebauung und/oder denkmalrechtlicher Anforderungen unrentabel wä-

re; der Investor hat hierzu auf seine Kosten ein entsprechendes Gutachten eines mit der Stadt einvernehmlich bestellten öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen vorzulegen. Können sich die Parteien bei der Bestellung eines Sachverständigen nach dieser Ziff. 3.4 nicht auf einen Sachverständigen einigen, ist jede Partei berechtigt den Präsidenten der IHK Darmstadt zur Benennung eines geeigneten Sachverständigen mit Bindungswirkung für beide Parteien zu ersuchen.

- 3.5 Herstellung von Büro- und/oder Dienstleistungsflächen, die zusammen mindestens eine Fläche von 10.000 m² GF umfassen.
- 3.6 Herstellung von zwei bis vier direkten Zugängen von der Weisenauer Straße und von zwei bis drei solcher Zugänge von der Marktstraße in die jeweiligen Bestandsgebäude. Das Hauptportal in der Marktstraße und der zu schaffende Durchbruch auf Höhe der Ludwigsstraße werden auf diese Zugänge nicht angerechnet.
- 3.7 Herstellung eines Durchbruchs in die Bestandsbebauung auf Höhe der Ludwigsstraße und Herstellung einer Straßenverbindung zwischen der Weisenauer Straße und der Zuwegung zum geplanten Parkhaus, die hinsichtlich Ausstattung und Dimensionierung – einschließlich der hierzu erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrslenksanlagen – den Anforderungen des Verkehrsgutachtens der R+T Verkehrsplanung GmbH vom Januar 2014 und 2019 (**Anlage 3.7**) entspricht. Zur Ausgestaltung der Straße ist im Übrigen das Einvernehmen mit den für den Straßenbau und Straßenverkehr zuständigen Behörden der Stadt herzustellen.
- 3.7.a Die Investorin verpflichtet sich für den Fall eines Abbruches, die Brücke zwischen den Gebäuden A 8 und B 19 in Abstimmung mit der Denkmalpflege wieder herzustellen.
- 3.8 Die Investorin verpflichtet sich, für die Vorhaben nach Ziff. 3.1 bis 3.7a jeweils binnen längstens drei Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplans die jeweils erforderlichen vollständigen Bauanträge vorzulegen, um die Bauverpflichtungen vollständig zu erfüllen. Sie verpflichtet sich, diese Bauvorhaben binnen längstens jeweils fünf Jahren nach Erteilung der Baugenehmigung fertigzustellen (§ 84 Abs. 1, Satz 3 Hessische Bauordnung, HBO). Hinsichtlich der Ziff. 3.1, 3.2 und 3.5. gelten

die Fristen nach Satz 1 und 2 vorbehaltlich einer Vermietungsquote von 70 % der jeweiligen Flächen, hinsichtlich Ziff 3.3. vorbehaltlich des Abschlusses eines entsprechenden Mietvertrages. Die Fristen sind von der Stadt auf Antrag der Investorin jeweils angemessen zu verlängern, wenn gegen die Baugenehmigungen Klagen oder Verfahren nach § 80a Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) oder gegen den Bebauungsplan ein Normenkontrollverfahren nach der VwGO eingeleitet wird, sofern die Verfahren nicht von der Investorin selbst bei Gericht beantragt wurden.

- 3.9 Ist für die Erfüllung einer Bauverpflichtung eine Abrissgenehmigung von denkmalgeschützter Bausubstanz erforderlich und ist diese Abrissgenehmigung vor der Erteilung einer Baugenehmigung, die der Erfüllung eben dieser Bauverpflichtung dient erteilt worden, verpflichtet sich die Investorin von dieser Abrissgenehmigung erst dann Gebrauch zu machen, wenn ihr die Baugenehmigung erteilt wurde.
- 3.10 Die Investorin verpflichtet sich, es zu unterlassen, Bauanträge für Bauvorhaben von insgesamt mehr als 10.000 m² GF nach Ziffer 3.1 bis 3.6 zu stellen, solange mit dem Bau des Vorhabens nach Ziffer 3.7 noch nicht begonnen wurde (§ 75 Abs. 3 Nr. 1 HBO, Baubeginnsanzeige).
- 3.11 Für den Fall, dass eine der in Ziffer 3.8 vereinbarten Fristen nicht eingehalten wird, mahnt die Stadt die Investorin zunächst diesbezüglich schriftlich ab und setzt eine angemessene Nachfrist. Verstreicht diese unerledigt, ist die Stadt berechtigt bezüglich dieser Fristversäumnis eine Vertragsstrafe in Höhe von

50.000,00 EUR

gegen die Investorin festzusetzen, verbunden mit der Maßgabe, die Verpflichtungen binnen einer weiteren, von der Stadt festzulegenden angemessenen Nachfrist zu erfüllen.

§ 4 Bestellung einer Baulast

Die Investorin verpflichtet sich unmittelbar nach Inkrafttreten des Bebauungsplans eine Baulast auf allen Grundstücken im Gebiet des Bebauungsplans, die in ihrem Eigentum stehen, zu bestellen, in der sie sich verpflichtet keine größeren Verkaufsflächen herzustellen, als unter Ziffer 3.2 und 3.3 vereinbart.

§ 5 Gehflächen und Fahrflächen für die Allgemeinheit

- 5.1 Die Investorin verpflichtet sich die Flächen, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans mit einem Geh- und Radfahrrecht (siehe hierzu den Plan in Anlage 5.1.a (derjenige Stand 07.10.2019)) und die Fläche, die zusätzlich mit einem Fahrrecht für die Öffentlichkeit (siehe Anlage 5.1.b) zu belasten sind, herzustellen (siehe den räumlichen Ausübungsbereich gemäß Anlage 5.1.a und 5.1.b). Sie verpflichtet sich weiter deren Nutzung ganzjährig in der Zeit von Montag bis Sonntag von jeweils 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr für die Öffentlichkeit dauerhaft zu ermöglichen. Die Investorin verpflichtet sich bereits jetzt die Grenzeinrichtungen (Zaun, Mauer etc.), die an Wegen vorhanden sind, die an ihrer westlichen Grundstücksgrenze enden, auf Verlangen der Stadt auf ihre Kosten zu beseitigen, sobald das bisherige Opel-Gelände einer neuen Nutzung zugeführt und diese aufgenommen wurde und in diesem Rahmen eine Fortführung der Wege auf den westlich benachbarten Grundstücken für die Allgemeinheit möglich ist.
- 5.2 Die Gehrechte werden als beschränkt persönliche Dienstbarkeit wie folgt gesichert: Der jeweilige Eigentümer der belasteten Grundstücke Fl.Nrn. 362/21 und 362/22, Gemarkung Rüsselsheim (zusammen: „belastetes Grundstück“), räumt der Stadt das Recht ein, die Fläche, deren Ausübungsbereich in dem Plan **Anlage 5.1.a** durch eine rote Fläche dargestellt ist, als Geh- und Radfahrfläche für die Allgemeinheit ganzjährig in der Zeit von Montag bis Sonntag von jeweils 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr, zu nutzen. Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstücks ist berechtigt, die Geh- und Radfahrrechtsfläche für Veranstaltungen mitzubeneutzen, um dort Ausstellungen vorzunehmen, gastronomische Angebote und Sitzgelegenheiten sowie hierzu erforderliche technische Einrichtungen aufzustellen, solange das Geh- und Radfahrrecht hierdurch nicht wesentlich beeinträch-

tigt wird. Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstücks ist zur Verkehrssicherung, Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung der vorgenannten Geh- und Radfahrfläche auf seine Kosten verpflichtet. Der Eigentümer des belasteten Grundstücks übt das Hausrecht aus. Nach vorheriger Absprache mit den Grundstückseigentümern können auf den Geh- und Radfahrrechtsflächen auch kulturelle Veranstaltungen, wie z.B. Umzüge, stattfinden.

- 5.3 Geh- und Fahrrechte (Fußverkehr, Kraftfahrzeug und Radverkehr) werden als beschränkt persönliche Dienstbarkeit wie folgt gesichert: Der jeweilige Eigentümer der belasteten Grundstücke Fl.Nrn. 362/21 und 362/22, Gemarkung Rüsselsheim (zusammen: „belastetes Grundstück“), räumt der Stadt das Recht ein, die Fläche, deren Ausübungsbereich in dem Plan **Anlage 5.1.b** durch eine blaue Fläche dargestellt ist, als Geh- und Fahrfläche für die Allgemeinheit ganzjährig in der Zeit von Montag bis Sonntag von jeweils 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr, zu nutzen. Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstücks ist berechtigt, die Geh- und Fahrrechtsfläche für Veranstaltungen mitzubenutzen, um dort Ausstellungen vorzunehmen, gastronomische Angebote und Sitzgelegenheiten sowie hierzu erforderliche technische Einrichtungen aufzustellen, solange das Geh- und Fahrrecht hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstücks ist zur Verkehrssicherung, Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung der vorgenannten Geh- und Fahrrechtsfläche auf seine Kosten verpflichtet. Der jeweilige Eigentümer übt das Hausrecht aus. Nach vorheriger Absprache mit den Grundstückseigentümern können auf den Geh- und Fahrrechtsflächen auch kulturelle Veranstaltungen, wie z.B. Umzüge, stattfinden.
- 5.4 Die Eintragung der Dienstbarkeit gemäß vorstehenden Ziffer 5.2 und 5.3 soll im Rang vor den Grundschulden gemäß Abt. III des Grundbuchs erfolgen. Hinsichtlich des Rangs von Rechten in Abt. II erfolgt die Eintragung an nächstfolgender Rangstelle. Die Investorin verpflichtet sich sicherzustellen, dass unabhängig vom Rang der Dienstbarkeiten nach vorstehender Ziffer 5.2 und 5.3 in Abt. II des Grundbuchs, die Ausübung der Geh- und Fahrrechts-Dienstbarkeiten gemäß vorstehender Ziffer 5.2 und 5.3 auch in Ansehung der übrigen bestellten Rechte in Abt. II des Grundbuchs jederzeit sichergestellt ist. Die Eintragung der Dienstbarkeit in das Grundbuch ist spätestens mit Ablauf der Frist gem. § 3 Ziff. 8 Satz 2 unwiderruflich zu beantragen.

- 5.5 Die Stadt und die Investorin werden einen gemeinsamen Ordnungsdienst für das Gebiet des Bebauungsplans organisieren. Beide Parteien streben eine Vereinbarung hierzu an, die zum Zeitpunkt der Öffnung für die Allgemeinheit nach Maßgabe der Geh- und Fahrrechte nach vorangegangener Ziff. 5.2 und 5.3 in Kraft treten soll. In dieser Vereinbarung sind auch Regelungen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs im Gebiet des Bebauungsplans zu treffen.

§ 6 Denkmalschutz

- 6.1 Viele der Bestandsgebäude, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen, stehen unter Denkmalschutz, da sie ein herausragendes bauliches Zeugnis der städtischen Industrie-Kultur darstellen. Die Investorin ist daher verpflichtet, die denkmalschutzfachlichen und -rechtlichen Anforderungen zu erfüllen und wird den Belangen des Denkmalschutzes unter Beachtung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit im Rahmen der Baumaßnahme bestmöglich Geltung verschaffen.
- 6.2 Die Investorin verpflichtet sich ein denkmalschutzfachliches Gesamtkonzept für das gesamte Vorhabensgebiet vorzulegen und mit den Denkmalschutzbehörden Einvernehmen hierzu herbeizuführen. Bestandteil dieses Denkmalschutzkonzeptes soll auch ein denkmalschutzfachlicher Gestaltungsvorschlag für die Verkehrsflächen und die Grünanlagen im Gebiet des Bebauungsplans (jeweils einschließlich deren Beleuchtung) sowie für alle Werbeanlagen sein. Das denkmalschutzfachliche Konzept soll verbindliche Grundlage für die erforderlichen denkmalschutzrechtlichen Regelungen in den Baugenehmigungen sein. Die Investorin verpflichtet sich auch bei Ausführung der Verkehrsflächen und der Grünanlagen die Vorgaben dieses denkmalschutzfachlichen Gesamtkonzeptes umzusetzen.

§ 7 Externe Erschließungsanlagen

Die Stadt verpflichtet sich, den Ausbau der Kreuzung Weisenauer Straße/Ludwigstraße gemäß der „Ausbaustufe Standard: ohne Westtangente“ des Gutachtens der R+T Verkehrsplanung GmbH vom Januar 2014 und 2019 (Anlage 7) spätestens bis zur Nutzungsaufnahme der neuen Straßenverbindung gemäß Ziffer 3.7 fertigzustellen und dem Ver-

kehr zu übergeben. Der Ausbau der Kreuzung gemäß Anlage 7 umfasst alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Kreuzung den allgemein anerkannten technischen Standards sowie den einschlägigen straßenrechtlichen Vorschriften entsprechend verkehrssicher in Betrieb zu nehmen. Hierzu gehören insbesondere Abrissmaßnahmen, notwendige Leitungsverlegungen, Straßenbau für Fußgänger, Rad- und Autoverkehr, Markierung der Straßenfläche, Installierung der Verkehrsschilder sowie von Einrichtungen der Verkehrslenkung.

§ 8 Bau von Niststätten für Vögel und Artenschutz

Die Investorin verpflichtet sich auf ihre Kosten in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde, insbesondere auch zur zeitlichen Fälligkeit der Maßnahmen, die folgenden Maßnahmen umzusetzen:

- a) Als Ersatzmaßnahme für den Verlust von Nistmöglichkeiten von Gebäudebrütern 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;
- b) 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.

Sollten weitere Maßnahmen des Artenschutzes im Rahmen des Vollzugs des Bebauungsplans notwendig werden, führt die Investorin die von der zuständigen Naturschutzbehörde für erforderlich gehaltenen Maßnahmen durch und trägt die entsprechenden Kosten.

§ 9 Übernahme von Planungs- und Infrastrukturkosten

- 9.1 Die Investorin erstattet der Stadt folgenden Aufwand, der der Stadt als Voraussetzung oder Folge des Vorhabens nach § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB entstanden ist und noch entstehen wird. Hierzu gehört nach Maßgabe der folgenden Absätze (i) der Ersatz ggfls. notwendiger Schallschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden in der Ludwig- und Weisenauer Straße (ii) der Ersatz von Kosten für die Leistungen der Freien Planungsgruppe Berlin GmbH sowie für die notwendigen Fachgutachten seit der Wiederaufnahme des Bebauungsplanverfahrens – wobei diese bereits von der Investorin bezahlt sind -, einschließlich von Kosten, die durch erneute Offenlagen des Bebauungsplans nach § 4a Abs. 3 BauGB erforderlich werden sollten und (iii) die Kosten des Umbaus der Kreuzung Weisenauer Straße/Ludwigstraße gemäß § 7 .
- 9.2 Sollten Anrainer der Ludwigstr. und Weisenauer Straße binnen 3 Jahren ab Fertigstellung des Umbaus der Kreuzung Ludwigstraße/Weisenauer Straße berechnete Ansprüche gegenüber der Stadt nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung wegen hiernach notwendiger Lärmschutzmaßnahmen wegen erhöhten Verkehrsaufkommens aufgrund der Inbetriebnahme der ausgebauten Kreuzung nach § 7 haben, stellt die Investorin die Stadt hiervon frei. Die Investorin ist zum Ersatz der notwendigen Schallschutzmaßnahmen nach der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) verpflichtet. Sollte die Ersatzpflicht zwischen den Parteien strittig sein, unterwerfen sich beide Parteien im Sinne des § 317 Abs. 1 BGB insoweit der Feststellung des Regierungspräsidiums Darmstadt als der zuständigen Behörde nach § 42 Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) i.V.m. § 1 Immissions-Zuständigkeits-Verordnung des Landes Hessen.

§ 10 Rechtsnachfolge

- 10.1 Die Investorin verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Rechte und Pflichten ihren jeweiligen Rechtsnachfolgern im nach diesem Vertrag betroffenen Grundstückseigentum verbunden mit der Verpflichtung weiterzugeben, dass diese ihren jeweiligen Rechtsnachfolgern die gleiche Verpflichtung auferlegen. Die Investorin ist in diesem Fall verpflichtet, der Stadt unverzüglich eine öffentlich beglaubigte Kopie der so geschuldeten Rechtsnachfolgevereinbarung zukommen zu lassen. Unterlässt die Investorin die hiernach geschuldete Verpflichtung ihres Rechtsnachfolgers, hat diese die Stadt so zu stellen, als wären die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag ihren Rechtsnachfolgern auferlegt worden.
- 10.2 Die Übertragung der Rechte und Pflichten der Investorin aus diesem Vertrag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Stadt. Die Stadt ist nur dann berechtigt ihre Zustimmung zu verweigern, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Durchführung der vertraglichen Verpflichtungen gefährdet ist.

§ 11 Allgemeine Vertragspflicht

Die Vertragsparteien sind verpflichtet, ihre Aufgaben in enger Zusammenarbeit wahrzunehmen. Die Vertragsparteien unterstützen sich gegenseitig, insbesondere bei Beteiligung Dritter (z.B. Opel Automobile GmbH) in allen denkbaren Verfahren.

§ 12 Vertragsergänzungen

- 12.1 Sollten zur Durchführung dieses Vertrages ergänzende Bestimmungen notwendig werden, verpflichten sich die Vertragsparteien, in Verhandlungen über die erforderlichen Vereinbarungen einzutreten. Dies gilt auch, wenn einzelne Bestimmungen dieses Vertrages späteren gesetzlichen Regelungen widersprechen.
- 12.2 Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrags bedürfen der Schriftform, soweit nicht notarielle Beurkundung erforderlich ist. Dies gilt auch für eine Vereinbarung, durch die das Schriftformerfordernis aufgehoben werden soll.

§ 13 Unwirksamkeit einzelner Vertragsbestimmungen

- 13.1 Im Zweifelsfall berührt die Unwirksamkeit einzelner Vertragsbestimmungen nicht die Wirksamkeit des übrigen Vertragsinhalts.
- 13.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die Sinn und Zweck dieses Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen. Gleiches gilt für eventuelle Regelungslücken dieses Vertrags

§ 14 Rücktritt

- 14.1 Die Investorin ist zum Rücktritt von diesem Vertrag berechtigt, wenn nicht bis 31.12.2020 der Bebauungsplan Nr. 144 „Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ in Kraft getreten ist oder der Bebauungsplan nicht die Umsetzung der Bauverpflichtungen gem. § 3.1 bis 3.7a. ermöglicht, wobei eine Einzelhandelsverkaufsfläche gem. Ziff. 3.2 von 15.000 m² zulässig sein muss.
- 14.2 Der Rücktritt ist binnen 6 Monaten nach Eintritt des Rücktrittsgrundes schriftlich gegenüber der Stadt zu erklären.

§ 15 Anlagen

Die folgenden Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages:

1. Anlage 1 – Grundstücke der Investorin
2. Anlage 1.4 -- Patronatserklärung
3. Anlage 2 – Entwurf des Bebauungsplans (Karte und textl. Festsetzungen)
4. Anlage 3.2 – Liste nicht-zentrenrelevanter Sortimente
5. Anlage 3.7 – Durchbruch und verlängerte Ludwigsstraße
6. Anlage 5.1.a – Flächen, die mit Geh- und Radfahrrechten im B-Plan zu belasten sind
7. Anlage 5.1.b – Flächen mit Geh- und Fahrrechten (Fußverkehr, Kraftfahrzeuge und Radverkehr)
8. Anlage 7 – Plan zum Umbau der Kreuzung Weisenauer Straße/Ludwigstr.

.....
Ort, Datum

.....
Ort, Datum

.....
1. OB und Stadtrat (für die Stadt)

.....
(für die Investorin)

Anlage 1 – Grundstücke der Investorin



Anlage 1.4 -- Patronatserklärung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die RMD Rhein-Main Development-Verwaltungs GmbH mit Sitz in Schemmerhofen, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HRB 721430 sind die Muttergesellschaft der RAB GmbH & Co. KG und der RCD GmbH & Co. KG, jeweils geschäftsansässig Ferdinand-Dünkel-Straße 5,88433 Schemmerhofen, die RAB GmbH & Co. KG eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HRA 725822, die RCD GmbH & Co. KG eingetragen im Handelsregister des Ulm unter HRA 725874 (nachstehend "**Investoren-Gesellschaften**").

Die Investoren-Gesellschaften planen die Bebauung ihres Grundbesitzes in Rüsselsheim, verzeichnet im Grundbuch des Amtsgerichts Rüsselsheim Blatt 15540 unter der lfd. Nr. 1 eingetragenen Grundstücks in der Gemarkung Rüsselsheim, Flur 3, Flurstück 362/22 und Blatt 15541 unter der lfd. Nr. 1 eingetragenen Grundstücks in der Gemarkung Rüsselsheim, Flur 3, Flurstück 362/21.

Für dieses Bauvorhaben haben die Investoren-Gesellschaften mit der Stadt Rüsselsheim [XXX] einen städtebaulichen Vertrag abgeschlossen, der dieser Patronatserklärung (ohne Anlagen) als **Anlage** beigelegt ist (nachstehend "**städtebaulicher Vertrag**").

Der Inhalt des städtebaulichen Vertrages ist uns bekannt. Uns ist auch die Gesamtschuldnerschaft der Investoren-Gesellschaften nach Maßgabe des städtebaulichen Vertrages bekannt.

Zur Besicherung aller im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Vertrag entstehenden Ansprüche der Stadt Rüsselsheim und den damit im Zusammenhang stehenden Verpflichtungen der Investoren-Gesellschaften, geben wir in unserer Eigenschaft als Patronin der Investoren-Gesellschaften, nachfolgende Patronatserklärung ab:

1. Wir verpflichten uns, die Investoren-Gesellschaften jederzeit finanziell so auszustatten, dass sie ihre sämtlichen Zahlungsverpflichtungen aus dem städtebaulichen Vertrag vollumfänglich und jeweils rechtzeitig nachkommen können
2. Diese Patronatserklärung endet mit der vollständigen Erfüllung sämtlicher Ansprüche der Stadt Rüsselsheim gegen die Investoren-Gesellschaften aus und im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Vertrag, ansonsten mit der Rückgabe des Originals dieser Patronatserklärung und spätestens nach Ablauf von drei Jahren nach Abschluss des Bauvorhabens, jedoch nicht für Ansprüche, die uns innerhalb dieser Frist schriftlich angezeigt worden sind.
3. Die Annahme dieser Patronatserklärung durch die Stadt Rüsselsheim bedarf uns gegenüber weder der Abgabe noch des Zugangs einer besonderen Erklärung (§ 151 BGB).
4. Die Patronatserklärung ist für die Dauer des Bestehens von Verpflichtungen aus dem städtebaulichen Vertrag – aus welchem Rechtsgrund auch immer – nicht kündbar. Eine Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
5. Diese Patronatserklärung gilt ausdrücklich auch für den Fall der Insolvenz einer und/ oder beider Investoren-Gesellschaften.
6. Diese Patronatserklärung unterliegt ausschließlich deutschem Recht. Der ausschließliche Gerichtsstand ist Rüsselsheim.

Mit freundlichen Grüßen

RMD Rhein-Main Development-Verwaltungs GmbH

vertreten durch:

Name:

Position:

Anlage 2 – Entwurf des Bebauungsplans (Karte und textl. Festsetzungen)

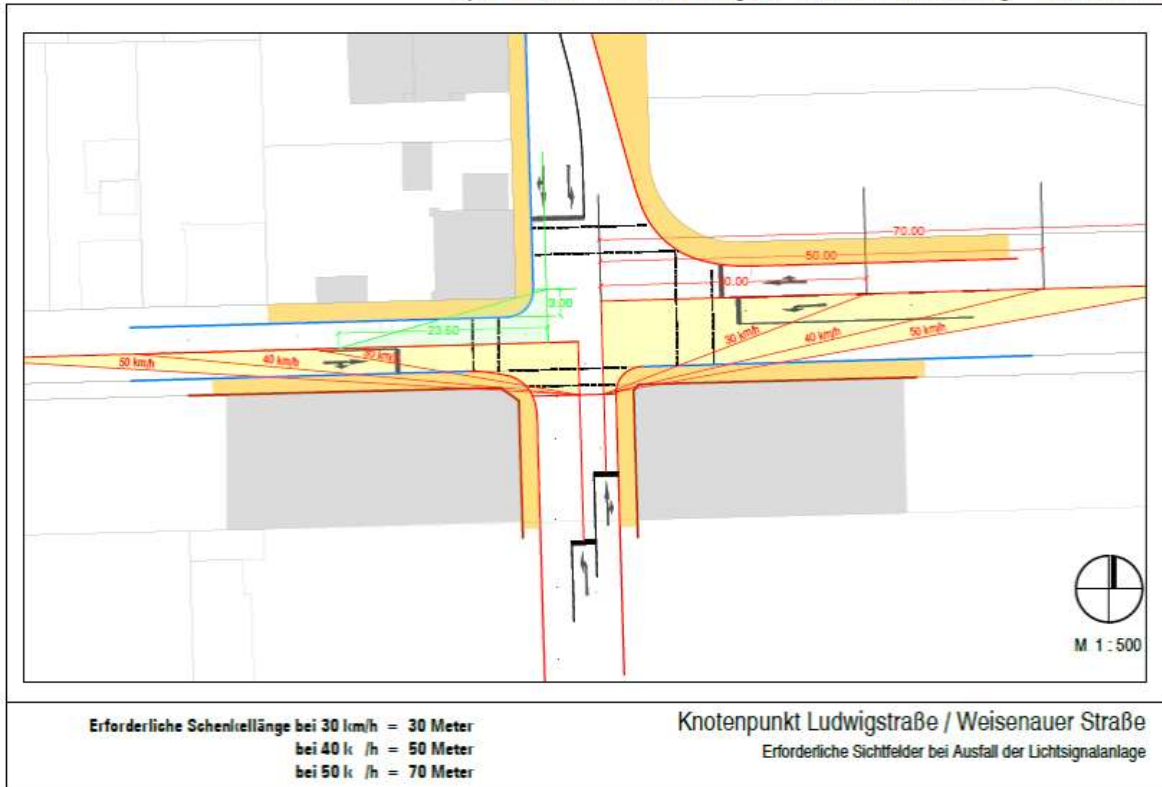
Siehe Bebauungsplan

Anlage 3.2 – Liste nicht-zentrenrelevanter Sortimente

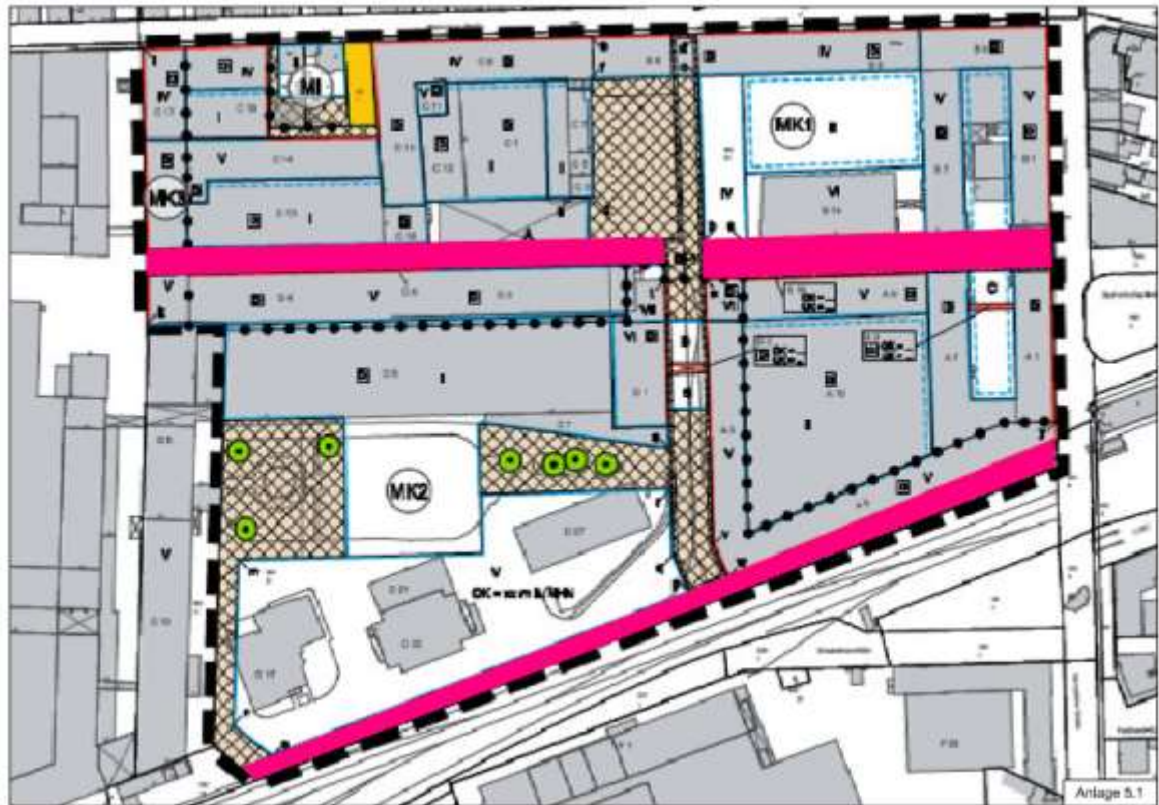
Zentrenrelevante Sortimente		Nicht zentrenrelevante Sortimente
Grund- und Nahversorgungsgüter für den täglichen Bedarf	Güter für den mittel- und langfristigen Bedarf	
<ul style="list-style-type: none"> • Lebensmittel, Getränke • Drogerie, Pharmazeutika • Haushaltswaren • Wasch- und Putzmittel • Zeitungen, Zeitschriften • Schreibwaren, Schulbedarf • Schnittblumen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bekleidung, Wäsche, Lederwaren, Schuhe • Baby- und Kinderartikel • Sanitätswaren, Parfümerie • Topfpflanzen, Zooartikel, Tiernahrung • Haus- und Heimtextilien, Gardinen und Zubehör, Stoffe • Kurzwaren, Handarbeiten, Wolle • Bücher, Papier, Büroorganisation (ohne Möbel) • Foto, Video, Optik, Akustik • Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel • Kunst und -gewerbe, Bilder, Antiquitäten, Bastelartikel • Beleuchtungskörper, Lampen • Musikalien, Musikinstrumente, Bild- und Tonträger • Spielwaren, Sportartikel und -bekleidung, Campingartikel • Fahrräder und Zubehör • Waffen und Jagdbedarf • Uhren, Schmuck, Silberwaren • Unterhaltungselektronik, Computer und Kommunikationselektronik • Elektroklein- und -großgeräte 	<ul style="list-style-type: none"> • Bad-, Sanitäreinrichtung und -zubehör • Bauelemente, Baustoffe • Beschläge, Eisenwaren • Bodenbeläge, Teppiche • Boote und Zubehör • Brennstoffe, Mineralölzeugnisse • Büromöbel und -maschinen • Erde, Torf • Fahrzeuge aller Art (ohne Fahrräder) und Zubehör • Farben, Lacke und Tapeten • Fliesen • Gartenhäuser, -geräte • Installationsmaterial, Heizung, Öfen • Möbel, Küchen • Pflanzen und -gefäße • Rollläden, Markisen • Werkzeuge

Anlage 3.7 – Durchbruch und verlängerte Ludwigsstraße

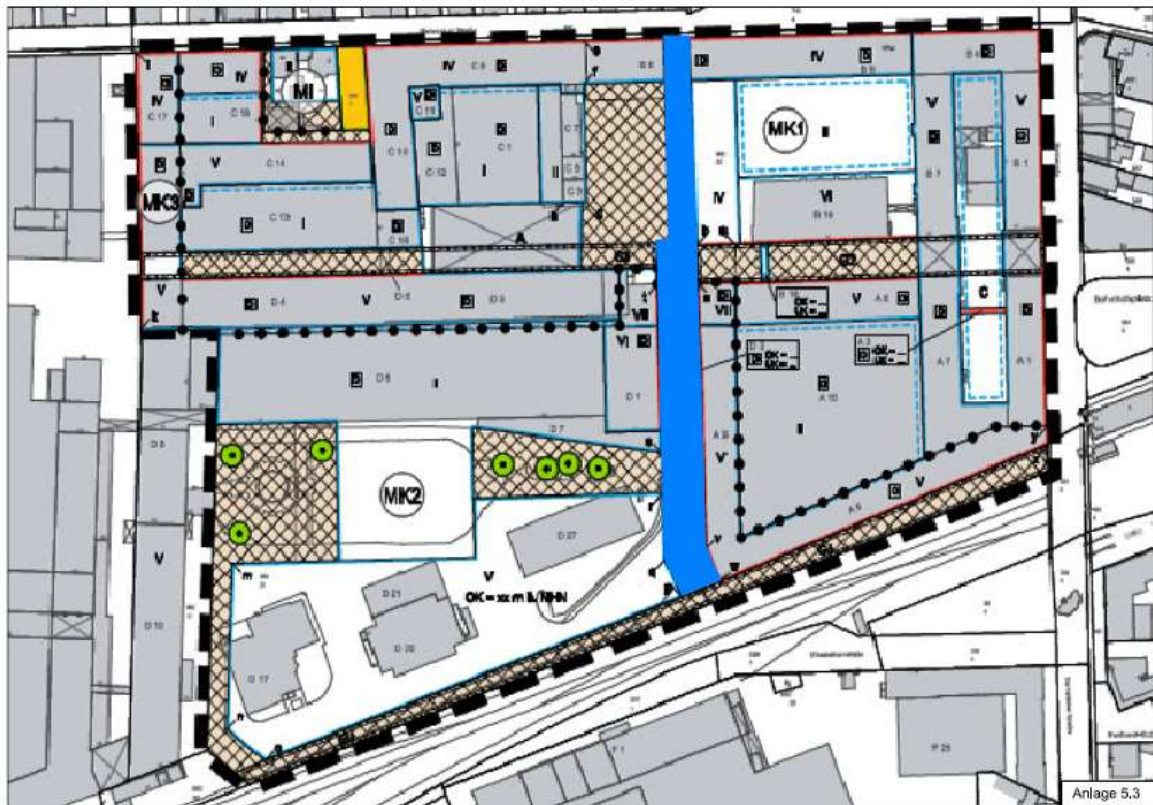
Opel-Altwerk - Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung - Rüsselsheim



Anlage 5.1.a – Flächen, die mit Geh- und Radfahrrechten im B-Plan zu belasten sind

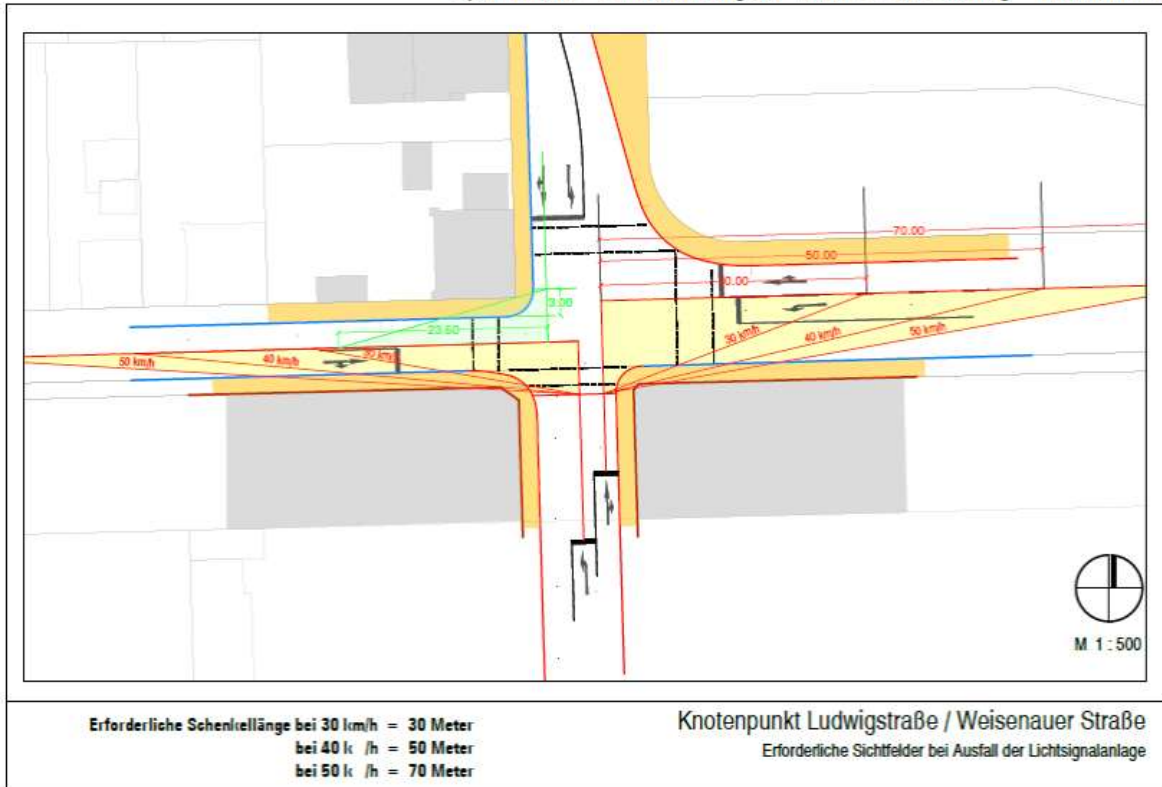


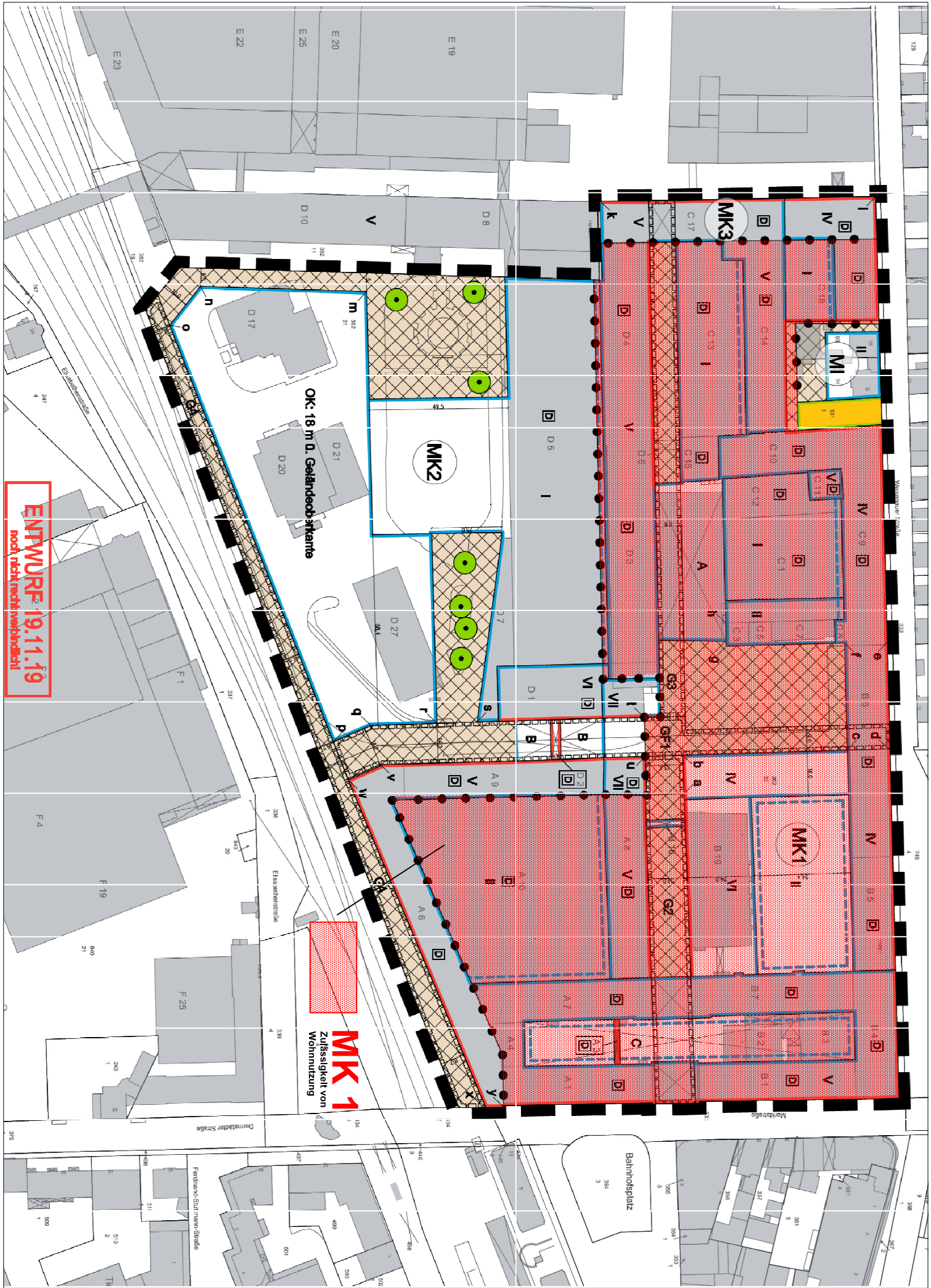
Anlage 5.1.b – Flächen mit Geh- und Fahrrechten (Fußverkehr, Kraftfahrzeuge und Radverkehr)



Anlage 7 – Plan zum Umbau der Kreuzung Weisenauer Straße/Ludwigstr.

Opel-Altwerk - Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung - Rüsselsheim





ENTWURF 19.11.19
 noch nicht rechtsverbindlich

MK1
 Zulässigkeit von
 Wohnnutzung

OK: 18 m Ø, Geländehöhepunkte

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	628/ 16- 21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: **Mobilitätsplan Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main**

M-Nr.: **318 / 19**

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehende Vorlage zur Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

1. Die im Mobilitätsplan für die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main enthaltenen Erkenntnisse und Empfehlungen werden zur Kenntnis genommen.

B. Beschluss

2. Der Magistrat wird mit der Prüfung und Vorbereitung der Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen beauftragt. Beratungs- und beschlussbedürftige Maßnahmen sind der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen.
3. Die Zertifizierung bei der IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar ist durchzuführen.

Begründung:

A. Ziel

Der Mobilitätsplan soll die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main darin unterstützen, ihre Mobilität auf Arbeits- und Dienstwegen umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz wird auch die Gesundheitsvorsorge der Mitarbeiter*innen unterstützt und daneben ein positives Image als attraktive Arbeitgeberin gestärkt.

B. Ausgangslage/Problem

Die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main hat bereits vielfältige Aktivitäten im Themenfeld Mobilität angestoßen. Unter anderem Maßnahmen zur Stärkung des Fahrradverkehrs mit dem Masterplan Green City, der Öffnung der Sophienpassage für den Radverkehr, einem Fahrradstadtplan, der Beteiligung am sog. Opelsteg sowie der Beauftragung einer Radverkehrsbeauftragten.

2019 hat die Stadt wieder am bundesweiten Stadtradeln teilgenommen und sich am Programm des Landes Hessen „Radfahren neu entdecken“ beteiligt. Die Bürger*innen hatten dabei Gelegenheit unterschiedliche E-Bikes und Pedelecs zu testen.

Die Stadt Rüsselsheim am Main ist Klimakommune und hat im Sommer 2019 den Klimanotstand ausgerufen.

Nach wie vor gibt es jedoch Handlungsbedarf. Zur Identifizierung und Entwicklung von Maßnahmen wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Standortsteckbriefe Betrieb (betriebliche und verkehrliche Rahmenbedingungen),
- Wohnstandortanalyse (Mobilitätsmöglichkeiten der Beschäftigten),
- Beschäftigtenbefragung (Untersuchung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens).

Aus diesen Analysen gab es folgende Ergebnisse:

- Sehr hohe Nutzung des Pkw sowohl auf den Arbeits- als auch auf den Dienstwegen (70 bzw. 81 %)
- Öffentliche Verkehrsmittel werden wenig genutzt, obwohl die Ausgangsbedingungen gut sind, was auf die Tarifstruktur bzw. das fehlende Jobticket zurückgeht
- Fuß- und Radverkehr haben hohe mögliche Weganteile, da viele Wege kurz sind: 41 % der Beschäftigten wohnen im Nahbereich (< 5 km), 52 % der Dienstgänge sind < 3 km
- Dienstgänge finden für 46 % der Beschäftigten mindestens wöchentlich statt, erfolgen häufig im Nahbereich (52 % < 3 km) und zu 81 % mit dem Pkw
- die größten Potentiale werden für die Arbeitswege in einer verstärkten Nutzung von ÖPNV und Rad, für die Dienstwege von Fuß, Rad und Dienst-Pkw gesehen.

C. Lösungsvorschlag

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse sowie der definierten Ziele wurde der Mobilitätsplan erarbeitet, dessen Umsetzung Zug um Zug erfolgen soll.

D. Kosten

Für die Erstellung des vorliegenden Mobilitätsplans für die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main sind keine Kosten entstanden.

Die Kosten der jeweiligen Maßnahmen werden in gesonderten Beschlussvorlagen dargestellt.

E. Weiteres Vorgehen

Der Mobilitätsplan sieht unterschiedliche Maßnahmen vor. Diese sind gegliedert nach Handlungsfeldern (1-6), und jeweils mit dreistufiger Skala bewertet nach dem aktuellen Umsetzungsstand (Status Quo), der Zeit-Perspektive für eine Umsetzung (kurz- bis langfristige Perspektive) und der Umsetzungspriorität (hoch, mittel, gering).

Aus der Erfahrung anderer Mobilitätsmanagement-Prozesse erscheint es ratsam, sich zunächst eine überschaubare Zahl kleinerer, vergleichsweise leicht zu realisierender Maßnahmen aus der Prioritätsstufe 1 vorzunehmen, um Erfolge verbuchen und ggf. weitere Mitstreiter*innen gewinnen zu können. Basierend auf ersten Erfolgen können dann in einem zweiten Schritt und verteilt auf mehr Schultern die größeren Projekte angegangen werden.

Die IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar bietet eine zweistufige Zertifizierung des Prozesses mit dem Prädikat „vorbildlich mobil“ an. Hierzu ist für die Erst-Zertifizierung die Vorlage des erstellten betrieblichen Mobilitätskonzeptes bei der IHK erforderlich sowie ein Beratungsgespräch (mit IHK, ivm) zur gemeinsamen Festlegung von Entwicklungszielen u.a. mit welchen Maßnahmen soll begonnen werden? Das auf dieser Basis ausgestellte Zertifikat ist drei Jahre gültig. Für die Folgezertifizierung wird eine überschaubare Anzahl an Maßnahmen (z.B. 10 Stück) für die Umsetzung binnen drei Jahre festgeschrieben. Konnten 65 % der im Vorfeld definierten Maßnahmen erfolgreich realisiert werden, erhält die Stadt Rüsselsheim die Rezertifizierung. Der Zertifizierungsprozess hilft Verbindlichkeit bezüglich der Maßnahmenumsetzung zu schaffen und erhöht die Außenwahrnehmung für das Engagement der Mitarbeiter*innen verwaltungsintern sowie gegenüber der Bevölkerung. Die Überreichung des Prädikates „vorbildlich mobil“ durch die IHK wird in der Regel für einen Presstetermin genutzt und kann z.B. für Stellenausschreibungen oder für Nachhaltigkeits- und Klimaberichte verwendet werden.

Anlagen

Mobilitätsplan Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main, 2019

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

„SÜDHESSEN EFFIZIENT MOBIL“

IHK BEZIRK DARMSTADT RHEIN MAIN NECKAR

MOBILITÄTSPLAN STADTVERWALTUNG RÜSSELSHEIM AM MAIN

südhessen
effizient mobil



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain



Kontakt

Regionale Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

ivm GmbH

(Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)

Christine Breser

Bessie-Coleman-Str. 7, 60549 Frankfurt am Main

Tel. 069-660759-33 E-Mail: c.breser@ivm-rheinmain.de

IHK Darmstadt Rhein Main Neckar



Darmstadt
Rhein Main Neckar

Daniel Kaeding

Rheinstraße 89, 64295 Darmstadt

Tel. 06151-871-182 E-Mail: kaeding@darmstadt.ihk.de

Lokale Koordinierungsstelle

Ralph Joly DADINA

Europaplatz 1, 64293 Darmstadt

Tel. +49 (0) 6151 360 5-119 E-Mail: r.joly@dadina.de



Fachliche Projektbegleitung

Hélène Pretsch

Planungsbüro Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Str. 7, 64293 Darmstadt

Tel. 06151-950 94 20 E-Mail: helene.pretsch@mobilitaetsloesung.de

Weitere Informationen und Unterlagen

<http://www.suedhessen-effizient-mobil.de>

Weitere Partner im Netzwerk Süd Hessen

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Zusammenfassung

Der vorliegende Mobilitätsplan soll die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main darin unterstützen, ihre Mobilität auf Arbeits- und Dienstwegen effizient, kostensparend sowie umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Im Wesentlichen werden die folgenden **Ziele** verfolgt:

- die Erreichbarkeit für Mitarbeiter*innen und Kund*innen zu sichern,
- die Gesundheitsvorsorge der Mitarbeiter*innen zu unterstützen,
- das positive Image als attraktive Arbeitgeberin zu stärken,
- einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten
- und ganz konkret die Poolfahrzeuge auf Zweiräder auszuweiten.

Hierfür kann auf das **Beratungsprogramm zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement** („südhessen effizient mobil“) zurückgegriffen werden. Mit diesem kostenfreien Beratungsprogramm können öffentliche Verwaltungen und Unternehmen basierend auf standardisierten Analysen passgenaue Maßnahmenkonzepte für ihre betriebliche Mobilität entwickeln. Der Gesamtprozess wird unterstützt von der ivm GmbH als regionale Gesellschaft in Kooperation mit dem RMV, den IHKen, Lokalen Nahverkehrsgesellschaften, Städten und Landkreisen sowie begleitet durch das Büro Mobilitätslösung für die durchgeführten Coachings.

Als **methodische Grundlage** für die verkehrliche Analyse und die Entwicklung der Maßnahmen herangezogen wurden:







- Standortsteckbriefe Betrieb (betriebliche und verkehrliche Rahmenbedingungen),
- Wohnstandortanalyse (Mobilitätsmöglichkeiten der Beschäftigten),
- Beschäftigtenbefragung (Untersuchung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens).

Wichtige Ergebnisse aus den Analysen sind:







- Sehr hohe Nutzung des Pkw sowohl auf den Arbeits- als auch auf den Dienstwegen (70 bzw. 81 %)
- Öffentliche Verkehrsmittel werden wenig genutzt, obwohl die Ausgangsbedingungen gut sind, was auf die Tarifstruktur bzw. das fehlende Jobticket zurückgeht
- Fuß- und Radverkehr haben hohe mögliche Weganteile, da viele Wege kurz sind: 41 % der Beschäftigten wohnen im Nahbereich (< 5 km), 52 % der Dienstgänge sind < 3 km
- Dienstgänge finden für 46 % mindestens wöchentlich statt, erfolgen häufig im Nahbereich (52 % < 3 km) und zu 81 % mit dem Pkw
- die größten Potentiale werden für die Arbeitswege in einer verstärkten Nutzung von ÖPNV und Rad, für die Dienstwege von Fuß, Rad und Dienst-Pkw gesehen.

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse sowie der eingangs definierten Ziele wurden folgende Maßnahmen für die Stadtverwaltung Rüsselsheim erarbeitet (vgl. Tabelle 1). Die Maßnahmen sind gegliedert nach Handlungsfeldern (1-6), und jeweils mit dreistufiger Skala bewertet nach dem aktuellen Umsetzungsstand (Status Quo), der Zeit-Perspektive für eine Umsetzung (kurz- bis langfristige Perspektive) und der Umsetzungspriorität (hoch, mittel, gering).

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Status Quo	Perspektive	Priorität
 1 Handlungsfeld Radverkehrsförderung			
1.1 Erweiterung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
1.2 Erweiterung der Bike+Ride-Abstellanlagen	teilweise umgesetzt	mittelfristig	II
1.3 Anschaffung hochwertiger Diensträder	teilweise umgesetzt	mittelfristig	I
1.4 Prüfung: Stadtverwaltung als Ankerkunde für Fahrradverleihsystem	teilweise umgesetzt	mittelfristig	III
1.5 Prüfung: Einführung von Fahrradleasing (Jobrad)	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
1.6 Prüfung: Weitere Dusch- und Umkleidemöglichkeit	nicht umgesetzt	mittelfristig	II
1.7 Reparaturset anschaffen und informieren	nicht umgesetzt	kurzfristig	III
 2 Handlungsfeld Fußverkehrsförderung			
2.1 Ergänzung der vorhandenen Wegweisung	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
2.2 Anreize für Fußgänger und Radfahrer (Aktionen + Kampagnen)	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
2.3 Weiter so: Gehwegüberfahrten entlang von Hauptwegeachsen	teilweise umgesetzt	langfristig	II
2.4 Klimainsel Rathaus: Schattenbank und Trinkwasserspender	teilweise umgesetzt	mittelfristig	II
 3 Handlungsfeld ÖPNV-Förderung			
3.1 Einführung eines Jobtickets	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
 4 Handlungsfeld effiziente Pkw-Nutzung			
4.1 Optimierung Übersicht, Zugang, Buchung für Dienstfahrzeuge	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
4.2 Prüfung: CarSharing-Nutzung auf Dienstwegen	nicht umgesetzt	mittelfristig	III
4.3 Fahrgemeinschaften: Information + reservierte Stellplätze	nicht umgesetzt	kurzfristig	III
 5 Handlungsfeld Information und Kommunikation			
5.1 Mobilitätsinformationen für Besucher - Ergänzung Homepage	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
5.2 Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeiter / Azubis	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
5.3 Mobilitätsinformationen für Dienstgänge der Mitarbeiter	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
 6 Handlungsfeld Organisation			
6.1 Prozessverstetigung: Mobilitäts- oder Klimaschutzbeauftragte(r)	nicht umgesetzt	mittelfristig	I
6.2 Dienst(reise)hinweis zur Verkehrsmittelwahl	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
6.3 Dienstvereinbarung alternierende Telearbeit	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
6.4 Prüfauftrag: Einführung Fuhrparkmanager*in	nicht umgesetzt	mittelfristig	II
6.5 Evaluation / Audit SEM-Prozess	nicht umgesetzt	mittelfristig	II

Legende

Status Quo	Perspektive	Priorität der Umsetzung
 bereits umgesetzt	 langfristig umsetzbar	I hohe Priorität
 teilweise umgesetzt	 mittelfristig umsetzbar	II mittlere Priorität
 nicht umgesetzt	 kurzfristig umsetzbar	III niedrige Priorität

Inhaltsverzeichnis

1. Ziele des Mobilitätskonzeptes.....	7
2. Methodik.....	7
3. Analyse zur Mobilität am Standort	8
3.1 Lage und verkehrliche Rahmenbedingungen des Betriebsstandortes	8
3.2 Beschäftigtenstruktur und Stichprobe	15
3.3 Wohnortverteilung der Beschäftigten	16
3.4 Betriebliche Regelungen zur Mobilität.....	22
4. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten	24
4.1 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit.....	25
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit für den Weg zur Arbeit.....	29
4.3 Motive der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit.....	32
4.4 Verkehrsmittel-Potenziale.....	32
4.5 Verkehrsmittelnutzung auf Dienstgängen	40
5. Zusammenfassung Analyseergebnisse.....	45
6. Maßnahmenplan.....	47
6.1 Grundlegende Strategie	47
6.2 Handlungsfelder/ Maßnahmenbereiche.....	47
7. Weiteres Vorgehen	71

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf Beratungsprozess	7
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Südhessen und dem Rhein-Main-Raum.....	8
Abbildung 3: Karte Rüsselsheim mit wichtigen Standorten der Stadtverwaltung.....	9
Abbildung 4: Beschäftigtenstruktur nach Alter, Geschlecht und Arbeitsumfang bzw. -modell .	15
Abbildung 5: Anzahl der Mitarbeiter*innen nach Wohnorten (Postleitzahlen)	17
Abbildung 6: Entfernung Wohnort – Arbeitsort geschätzt (links) und gemessen (rechts)	18
Abbildung 7: Entfernung Wohnort-Arbeitsort nach Standorten der Stadtverwaltung	19
Abbildung 8: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (gemessen)	20
Abbildung 9: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg.....	25
Abbildung 10: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Standorten..	26
Abbildung 11: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Entfernungsklassen	27
Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Jahreszeit und Nutzungshäufigkeit	28
Abbildung 13: Verkehrsmittelbesitz und -zugang	29
Abbildung 14: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	30
Abbildung 15: Genutzte Stellplätze	31
Abbildung 16: Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg.....	32
Abbildung 17: Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle am Wohnort und Umsteigehäufigkeit	33
Abbildung 18: Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg.....	34
Abbildung 19: Möglichkeit der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg	35
Abbildung 20: Möglichkeit der Nutzung eines E-Pkw für den Arbeitsweg	36
Abbildung 21: Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg	37
Abbildung 22: Möglichkeit zu mobilem Arbeiten.....	38
Abbildung 23: Verbesserungswünsche für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes.....	39
Abbildung 24: Häufigkeit von Dienstgängen	40
Abbildung 25: Entfernung dienstlicher Ziele	41
Abbildung 26: Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstgängen (alle Standorte).....	42
Abbildung 27: Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen	43
Abbildung 28: Umweltverbund als Alternative	44
Tabelle 1: Maßnahmenübersicht	4
Tabelle 2: Erreichbarkeit Rüsselsheim sowie Hauptstandorte Stadtverwaltung.....	10
Tabelle 3: Entfernung Wohnort – Arbeitsort in Entfernungsklassen	16
Tabelle 4: Reisezeitverhältnis Pkw : ÖV : Rad für wichtige Wohnorte.....	21
Tabelle 5: Regelungen zur betrieblichen Mobilität	22
Tabelle 6: Zentrale Ergebnisse nach Verkehrsmitteln.....	45
Tabelle 7: Zentrale Ergebnisse nach Standorten.....	46

1. Ziele des Mobilitätskonzeptes

Die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main hat bereits vielfältige Aktivitäten im Themenfeld Mobilität bzw. mit Querverbindung zur Mobilität angestoßen. Neben einer Innenstadtsanierung zur Stärkung der Nahversorgung und u.a. Öffnung der Sophienpassage für den Radverkehr, liegt ein Masterplan Green City mit Radverkehrsteil vor, es gibt einen Fahrradstadtplan sowie eine Radverkehrsbeauftragte, die Stadt hat sich am sog. Opelsteg beteiligt. 2019 hat die Stadt wieder beim bundesweiten Stadtradeln teilgenommen und sich am Programm „Radfahren neu entdecken“ des Landes Hessen beteiligt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten dabei die Gelegenheit, Lastenräder zu testen. Ganz aktuell hat die Stadt den Klimanotstand ausgerufen, so dass auch Maßnahmen im Mobilitätssektor zu ergreifen sind.

Mit der Teilnahme am Programm „südhessen effizient mobil“ möchte die Stadtverwaltung Rüsselsheim in einem umfassenderen Ansatz das Thema der nachhaltigen Mobilität aufgreifen. Hierbei geht es sowohl um die Gesundheitsvorsorge für die Mitarbeiter*innen durch die Förderung aktiver Mobilitätsformen als auch um einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz durch das Aufzeigen verträglicher und effizienter Mobilitätsoptionen. Im Wettbewerb um neue Mitarbeiter*innen möchte sich die Stadtverwaltung darüber hinaus als attraktive, mit verschiedenen Verkehrsmitteln gut erreichbare Arbeitgeberin positionieren. Mit Hilfe des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll der Anteil der mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommenden Mitarbeiter*innen weiter erhöht werden.

2. Methodik



Der Beratungsprozess gliederte sich insgesamt in Arbeitsphasen und Coaching-Phasen (vgl. Abbildung 1). Hierbei stehen unterschiedliche thematische Aspekte im Vordergrund: Während beim 1. Coaching der Fokus auf den verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen liegt, werden beim 2. Coaching die Ergebnisse der Analysen (Beschäftigtenbefragung, Wohnstandortanalyse) gemeinsam besprochen und beim 3. Coaching mögliche Maßnahmen diskutiert.

Der Befragungszeitraum lag im Frühsommer 2019, der gesamte Coachingprozess erstreckte sich von Mai bis September 2019.

Abbildung 1: Ablauf Beratungsprozess

3. Analyse zur Mobilität am Standort

3.1 Lage und verkehrliche Rahmenbedingungen des Betriebsstandortes

Rüsselsheim ist mit ca. 65.000 Einwohnern eine Sonderstatusstadt in Hessen und gleichzeitig die größte Stadt im Kreis Groß-Gerau. Die Stadt liegt mitten im Rhein-Main-Raum, am Unterrhein zwischen Frankfurt a. M. und Mainz. Für die verkehrliche Situation prägend sind der Verwaltungssitz und (Hoch-)Schulstandort Rüsselsheim, aber auch die Nähe zum Flughafen und natürlich der internationale Automobilstandort von Opel.

Für die Verkehrsmittelwahl in Rüsselsheim liegen keine spezifischen Zahlen vor. Über die regionsspezifisch aufbereiteten Daten aus der Mobilität in Deutschland (MiD 2008) für den Raum Südhessen und das Rhein-Main-Gebiet kann eine erste Annäherung vorgenommen werden (Abbildung 2). Demnach werden gemittelt auf alle Wege ca. 55 % mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, ca. 25 % der Wege zu Fuß und je ca. 10 % mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Rad.

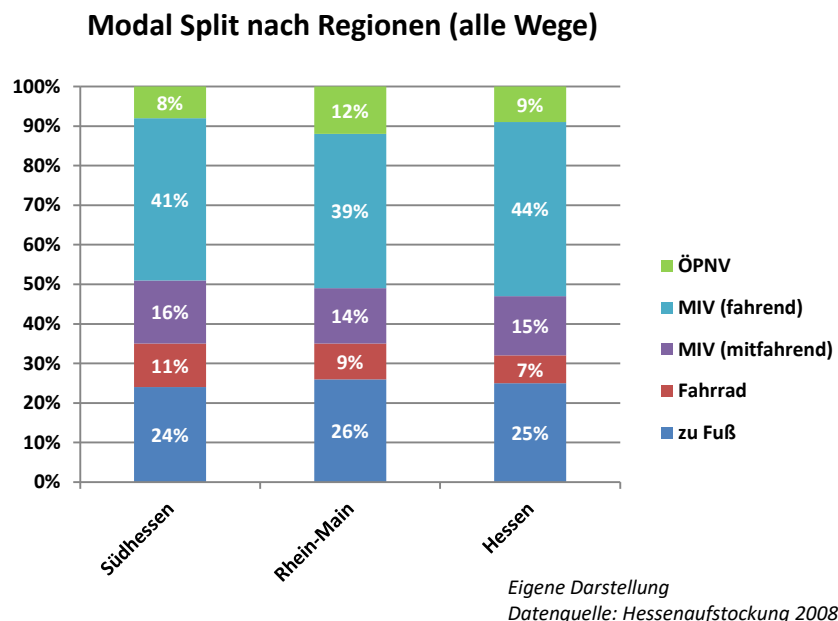


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Südhessen und dem Rhein-Main-Raum

Die aktuellen MiD-Daten (2017) liegen derzeit noch nicht regionsspezifisch ausgewertet vor, liefern aber im Grunde ähnliche Werte für Hessen insgesamt mit: 57 % MIV, 24 % Fußverkehr, 11 % ÖV, 8 % Radverkehr.

Die in den Mobilitätsumfragen dargestellten Werte beziehen sich auf alle Wege, betrachtet man spezifisch die Arbeitswege, ist aufgrund der zurückzulegenden tendenziell größeren Entfernungen mit einem höheren MIV- und einem geringeren Fuß-Anteil zu rechnen.

Die Stadt Rüsselsheim hat insgesamt ca. 1.200 Mitarbeiter*innen. Für die Analysen der betrieblichen Mobilität wurden 4 Hauptstandorte identifiziert (Abbildung 3). Darüber hinaus gibt es ca. 400 Mitarbeiter*innen in Kindertagesstätten, die verteilt über das Stadtgebiet arbeiten. Daneben wird die Stadtverwaltung von vielen Hundert Kundinnen und Kunden in der Woche besucht. Die Erreichbarkeit der Standorte ist also für Mitarbeiter*innen ebenso wie für Besucher*innen der Stadtverwaltung von Relevanz.



Quelle: OpenStreetMap

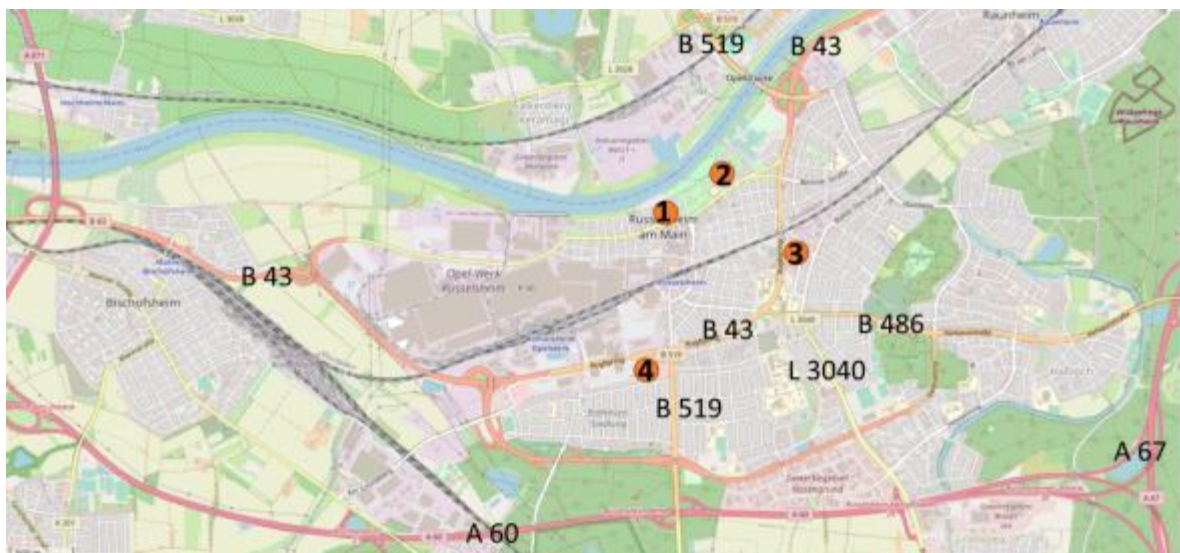
Abbildung 3: Karte Rüsselsheim mit wichtigen Standorten der Stadtverwaltung

Folgende Tabelle zeigt die verkehrlichen Rahmenbedingungen für Rüsselsheim insgesamt beziehungsweise die gewählten 4 Hauptstandorte, gegliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln sowie ergänzt um die Aspekte der Mobilitätsinformation sowie administrative Strukturen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Erreichbarkeit Rüsselsheim sowie Hauptstandorte Stadtverwaltung

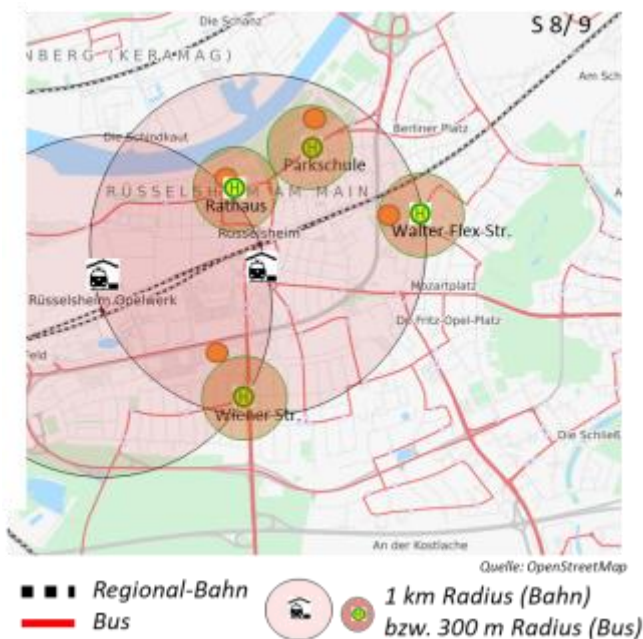


- Straßennetz aufgrund Flughafennähe, Großraum Rhein-Main und Mainspitz- bzw. Rüsselsheimer Dreieck insgesamt belastet
- Wichtige, z.T. belastete großräumliche Anbindung über die A60, A67, A671
- wichtige inner- und überörtliche Achse in Ost-West-Richtung ist die B43 (Rugbyring)
- Pkw-Stellplätze: sind insgesamt in ausreichender Zahl vorhanden
 - *Standorte Innenstadt/Rathaus*
 - * oberirdischer Parkplatz für „Vielfahrer*innen“: 22 Stellplätze/16 Pkw (14 Uhr)
 - * Mainvorland (150 m von Rathaus): ca. 150 Stellplätze/100 Pkw (hier sind immer Kapazitäten frei!)
 - * Tiefgarage (Zugang mit Chip): Miete 15 €/Monat
 - *Standort Festung*: 3 Stellplätze mit Berechtigung FB Sicherheit, überlastet
 - *Standort Gebäudewirtschaft*: 30 Stellplätze, hohe Auslastung
- Dienst-/Pool-Fahrzeuge: regelt jeder Fachbereich für sich
 - *Standort Rathaus*: 2 Poolfahrzeuge (Zentrale, telefonische Bestellung), 1 Fahrzeug FB 6
 - *Standort Museum*: greift auf Fahrzeuge der Zentrale zu
 - *Standort Kultur*: 4 Fahrzeuge, *Standort Gebäudewirtschaft*: 5 + 6 (FB)
- Einsatz privater Pkw für Dienstgänge findet generell häufig statt
- Fahrgemeinschaften: bilden sich punktuell auf privater Basis
- Car-Sharing: book-n-drive hat Standort am Bahnhof (Fahrzeug wird seitens der Verwaltung z.T. über Sekretariat gebucht, Stadt ist aber keine Ankerkundin)





- Es besteht eine sehr gute ÖV-Erreichbarkeit insgesamt, über die S8/9 im 15-min-Takt und über zahlreiche Buslinien des Stadtverkehrs
- Alle 4 Hauptstandorte sind von einer der beiden Bahnstationen „Rüsselsheim“ bzw. „Opelwerk“ fußläufig erreichbar d.h. unter 1 km entfernt und liegen im Einzugsbereich einer Bushaltestelle
- Bislang kein Jobticket vorhanden, wäre aber interessant, das Schülerticket Hessen wird von Auszubildenden z.T. genutzt
- RMV-Preise (von F): Monatsticket 138,40 €
- ÖV-Informationen
 - für Besucher*innen auf Homepage versteckt, wenig prominent dargestellt
 - für Mitarbeiter*innen : z.T. Fahrplanaushänge
 - für neue Mitarbeiter*innen noch nicht Bestandteil der „Begrüßungsmappe“



Distanzen zur ÖV-Haltestelle

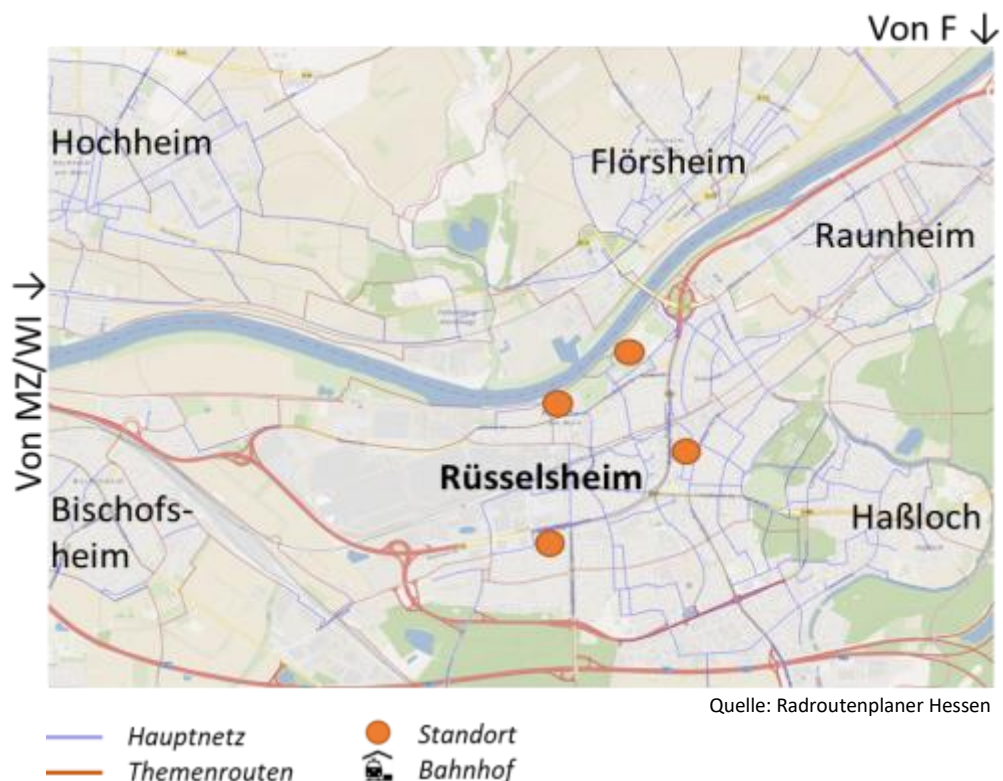
	Rat- haus	Festung	Am Treff	Feuer- wache
Bf. Rüs.	480 m	900 m	1 km	900 m
Bf. Rüs.- Opel	1,3 km	2,9 km	2 km	1 km
Nächster Bushalt	30 m	250 m	200 m	350 m

ÖV-Angebot (Auszug)

Linie	Von ... nach	Halt	Takt min.	Betriebs- zeit
S8/S9	WI/MZ - F - HU	Rüs + Rüs- opel	15	4 - 4
RE2/3	F - MZ	Rüs	43/ 77	5 - 22
Stadt- verkehr	Bf - Markt	Rathaus	~ 3	6 - 22
31/32	Stadt- verkehr	W.-F.-Str.	15	6 - 22
6/22/46	Stadt- verkehr	Wiener Str.	<15	6 - 22

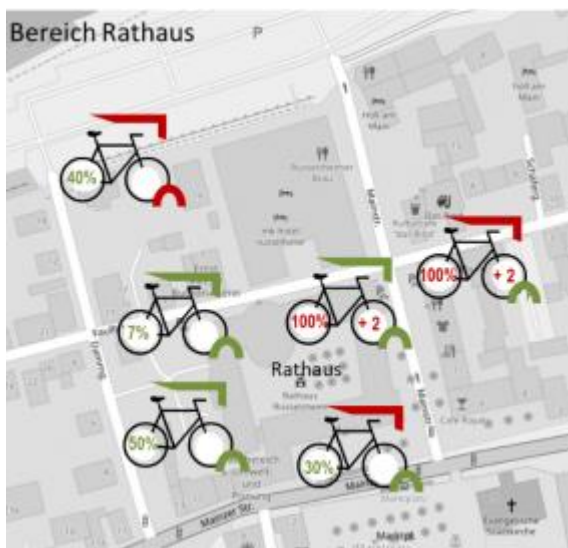


- überörtliche Raderreichbarkeit Rüsselsheims aus den umliegenden Gemeinden bzw. Ortsteilen gegeben
- Topographie: Rüsselsheim liegt topographisch günstig
- wichtige Wohnorte der Mitarbeiter*innen befinden sich in radelbaren Entfernungen (z.B. Raunheim 3,4 km, Bischofsheim 5,3 km, Mainz 11 km)
- Innerhalb Rüsselsheims: in den vielen Wohnstraßen (Tempo 30), Mainufer als wichtige Radachse, am Rathaus in Ost-West-Richtung Schutzstreifen Mainzerstr.
- Fahrradmitnahme in der Bahn kostenlos möglich (B+R), z.T. Kapazitätsengpässe
- Diensträder: bislang regelt das jeder Fachbereich für sich
 - *Standort Gebäudewirtschaft*: über Haushaltsanmeldung 2 Diensträder (klassische Räder) beschafft, welche über zentrale Buchungsliste entliehen und einmal jährlich gewartet werden
 - *Standort Museum*: abgelegtes Privatrad als Dienstrad für alle zur Verfügung
 - *Standort Marktplatz*: 3 Diensträder
- Fahrradverleihsystem VRN Nextbike: 56 Räder an 7 Stationen, u.a. Rathaus, Bahnhof und Feuerwache, aber Stadt bislang kein Kunde
- Anreize für Radnutzung: Teilnahme am Stadtradeln, Teilnahme „Radfahren neu entdecken“ (road show Lastenräder).





- Radabstellanlagen:
 - *Standort Rathaus:*
 - * Marktplatz 4: 10 nicht-überdachte Bügel davor für Besucher*innen: 3 Räder (14 Uhr)
 - * Mainstraße/Ecke Faulbruchstraße: 4 mobile Vorderradhalter überdacht + 7 „Bügel“ ohne Dach 6 Räder (14 Uhr)
 - * Fahrradkäfig im Hof (nur Mitarbeiter*innen): 50 Plätze Vorderradhalter überdacht, 25 Räder (13:45 Uhr)
 - * Faulbruchstraße: 4 Bügel + 10 Vorderradhalter überdacht, 1 Rad (13:45 Uhr)
 - *Standort Stadtbüro:* hohe Auslastung
 - * Mainstr. 7: 4 mobile Vorderradhalter, nicht-überdacht, 4 Räder + 2 Wildparker
 - * Tiefgarage: 6 Stellplätze, umgewandelter ehemaliger Pkw-Stellplatz.
 - *Standort Dammgasse:* 5 Felgenklemmer ohne Dach, 2 Räder (13:45 Uhr)
 - *Standort Gebäudewirtschaft:* überdachter Fahrradkäfig mit Felgenklemmer
- Radabstellanlagen am Bahnhof (B+R):
 - zu wenige Abstellplätze am Bf., Auslastung 116 % - 155 %
 - Qualität Anlagen: teils ohne Überdachung (Vorplatz und Südwestseite), teils schlechte Sicherheitslage (soziale Kontrolle)
- Duschen: sind an den meisten Standorten nicht vorhanden



Quelle: OpenStreetMap



- Alle Standorte sind fußläufig von einem der beiden Bahnhöfe und von einer Bushaltestelle erreichbar, wichtige Querungshilfen sind vorhanden
- *Standort Rathaus*: fußgängerfreundliches Umfeld mit Fußgängerzone, Main-Achse, Stadtpark, Tempo-30-Zonen, Gehwegüberfahrten für den Fußgängerlängsverkehr am Marktplatz
- Standort Am Treff/Feuerwehr: schwieriges Umfeld für Fußgänger*innen, Erfordernis Querung B43 und Mainbahn
- Wegweisung: Fußgängerwegweisung an wichtigen Punkten in der Stadt vorhanden z.B. Rathaus, Bahnhof, Mainufer



- Anreiseinformation: Informationen sind vorhanden, aber z.T. schwer auffindbar
- Gute ÖV-Erreichbarkeit, gute Rad- und Fußerreichbarkeit können prominenter dargestellt werden i.S. eines Standortvorteils
- Gebündelte Anreiseinformationen für neue Mitarbeiter*innen: derzeit nicht vorhanden



- Arbeitszeiten: es gibt einen Rahmenvertrag zur Gleitzeit, v.a. Mitarbeiter*innen am Rathaus haben flexible Arbeitszeiten, Mitarbeiter*innen der KITAS, Feuerwehr usw. haben i.d.R. feste Arbeitszeiten oder Schichten
- Dienstreisen/Dienstgänge: Hessisches Reisegesetz, sonst keine schriftliche Dienstreisevorschrift
- Homeoffice: Dienstvereinbarung befindet sich in Vorbereitung, wird von Mitarbeiter*innen gewünscht
- Administrative Strukturen: eine Mitarbeiterin hat im Rahmen des Projektes die Koordinierung übernommen, ist aber keine offizielle Mobilitätsbeauftragte

3.2 Beschäftigtenstruktur und Stichprobe

Die Beschäftigtenzahl der Stadt Rüsselsheim liegt bei ca. 1.250, an der Beschäftigtenbefragung teilgenommen haben 468 Personen, was einer Rücklaufquote von 37 % entspricht. Im Verbund mit der Wohnstandortanalyse, welche alle Mitarbeiter*innen erfasst, sind dennoch repräsentative Aussagen zur Mobilität möglich. Das Gros der Beschäftigten hat seinen Arbeitsplatz im Rathaus selbst (36 %), einen weiteren Schwerpunkt stellt der Bereich „Am Treff“ dar mit dem Eigenbetrieb Kultur 123 und dem Fachbereich Gebäudemanagement (15 %), im Stadtgebiet verteilt arbeiten die Kita-Mitarbeiter*innen (29 %) sowie 20 % Mitarbeiter*innen an „sonstigen Standorten“ (kleinere Standorte, Fragebogen ohne Angabe des konkreten Arbeitsplatzes).

Die Struktur der Beschäftigten ist hinsichtlich der Verteilung nach Alter, Geschlecht, Arbeitszeitmodellen und -umfang weitgehend als typisch für eine städtische Verwaltung zu bezeichnen. In Rüsselsheim hat bereits eine gewisse Verjüngung der Verwaltungsstruktur eingesetzt. Das Geschlechterverhältnis ist (u.a. aufgrund der v.a. weiblichen Kita-Beschäftigten) nicht ganz ausgeglichen. Mit fast 60 % flexibler Arbeitszeit sowie fast 40 % Teilzeitbeschäftigung sind die betrieblichen Rahmenbedingungen für eine flexible Gestaltung der Mobilität gut, Schichtbetrieb spielt kaum eine Rolle (Abbildung 4).

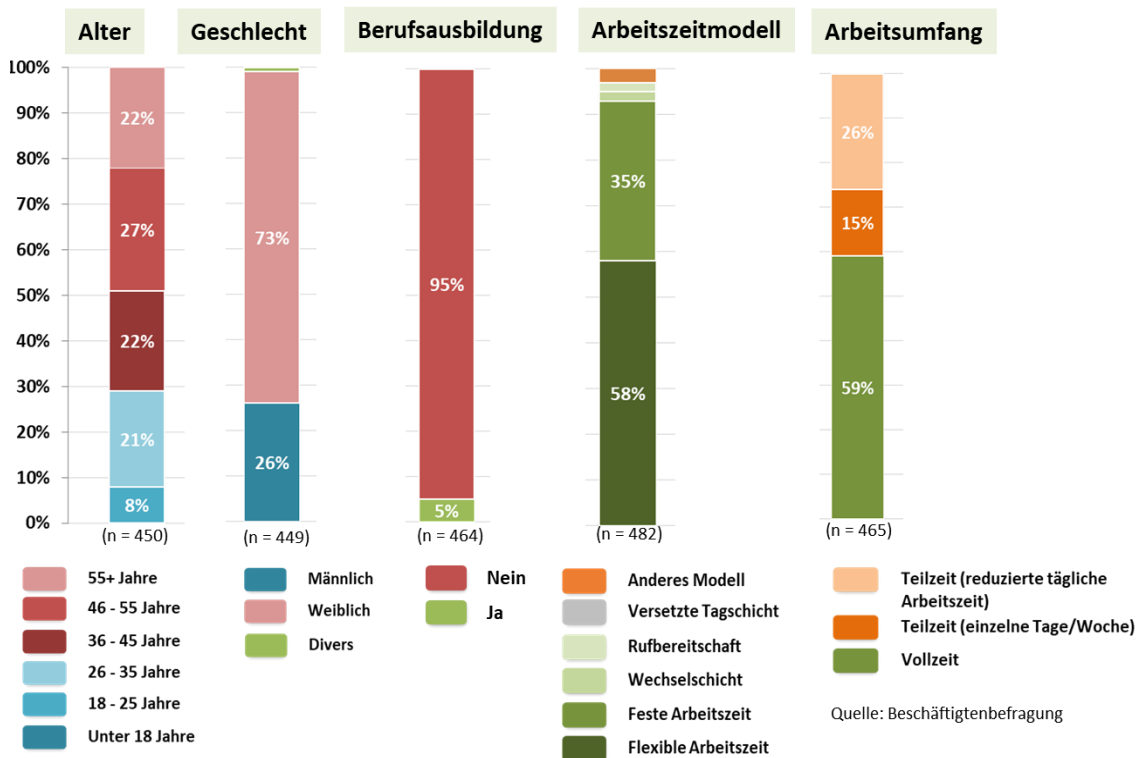






Abbildung 4: Beschäftigtenstruktur nach Alter, Geschlecht und Arbeitsumfang bzw. -modell

3.3 Wohnortverteilung der Beschäftigten

Um Maßnahmen für eine effizientere und nachhaltige Mobilität ableiten zu können, wird nachfolgend die Wohnortverteilung der Mitarbeiter*innen graphisch und textlich dargestellt. Die Wohnstandortverteilung stellt die Rahmenbedingung dar für alternative Mobilitätsoptionen, gleichzeitig zeigt sie aber auch die Grenzen z.B. für mit dem Rad noch zurückzulegende Entfernungen auf. Tabelle 3 zeigt die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz.

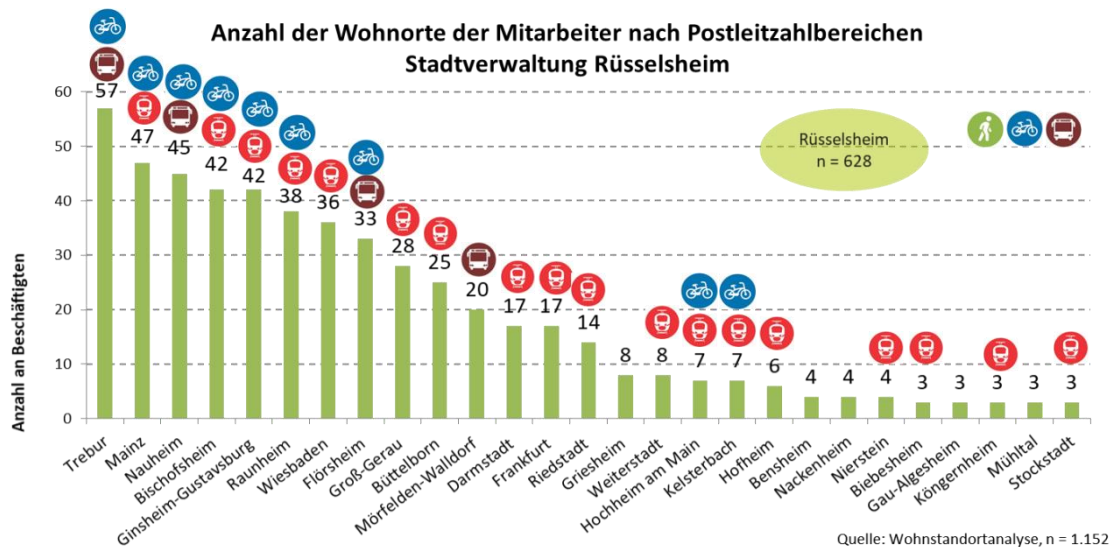
Tabelle 3: Entfernung Wohnort – Arbeitsort in Entfernungsklassen

Stadtverwaltung Rüsselsheim (nach Vielmobil)

Entfernungs- -klassen in km	Anzahl Gesamt	Anteil Gesamt		
(0 - 2)	179	15%		(ca. 20 min.)
0 - 3	288	23%		
(> 2 - 5)	336	27%		
> 3 - 5	227	18%		
> 5 - 7	184	15%		
> 7 - 10	168	14%		
(> 5 - 10)	352	29%		
> 10 - 15	95	8%		
> 15 - 25	146	12%		
> 25 - 100	117	10%		
> 100	4	0%		
(> 10)	362	29%		
Gesamt	1229	100%		Quelle: Wohnstandortbefragung

Insgesamt ist für die Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung Rüsselsheim etwa eine Drittelung festzustellen zwischen nahen, mittleren und weiten Entfernungen. Aus dem Nahbereich (unter 3 km) kommen ca. 23 % der Beschäftigten, weitere 18 % wohnen in einer Entfernung bis 5 km. Legt man für Fußwege eine Entfernung von maximal 2 km und setzt für Radwege typischerweise die „kurzen Mitteldistanzen“ (2-5 km) an, könnten – unter der Annahme physischer und motorischer Gesundheit – theoretisch 41 % ihren Arbeitsplatz mit vertretbarem Weg und Zeitaufwand zu Fuß oder per Rad erreichen. Setzt man zusätzlich auf die Nutzung von Pedelecs/E-Bikes, können sogar Distanzen bis zu 10 km (z.B. von Mainz, Trebur oder Kelsterbach kommend) bequem gefahren werden, dies entspräche einem weiteren Beschäftigtenanteil von 29 %. Für Entfernungen über 10 km werden normalerweise motorisierte Verkehrsmittel verwendet (Pkw, Bus und Bahn). Nur 29 % der Beschäftigten kommen aus diesem Entfernungsspektrum und sind damit auf die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel, zumeist den Pkw, angewiesen.

Interessant ist die konkrete Verteilung der Beschäftigten auf wichtige Wohnorte (nach PLZ) als Häufigkeitsverteilung (oben) sowie in ihrer räumlichen Verteilung als Karte (Abbildung 6).



Verkehrsmitteloptionen basierend auf Entfernung und Verkehrsangebot

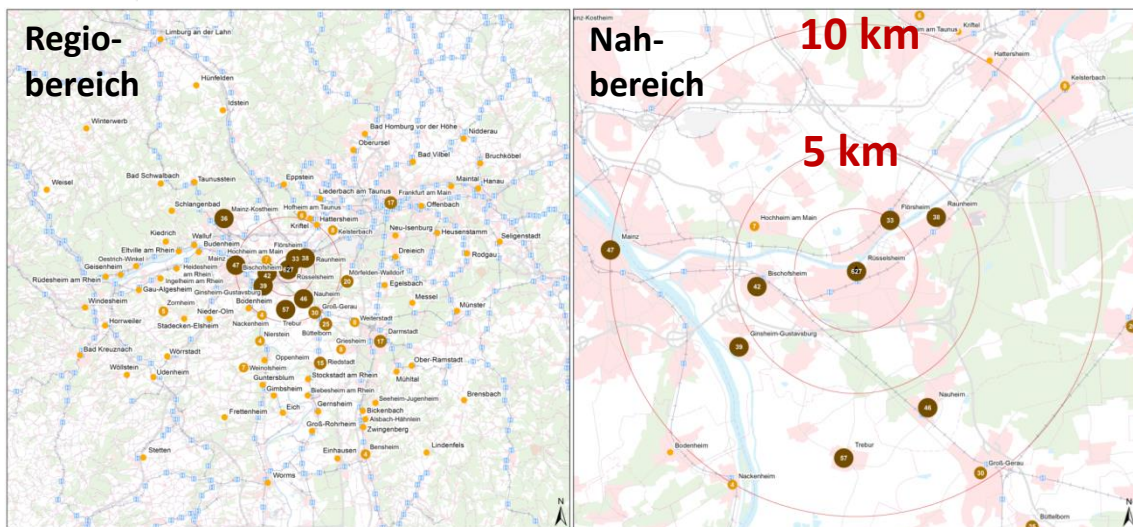


Abbildung 5: Anzahl der Mitarbeiter*innen nach Wohnorten (Postleitzahlen)

Es zeigt sich, dass über die Hälfte der Mitarbeiter*innen (628 Beschäftigte) aus Rüsselsheim selbst kommt. Für sie könnten Fuß- und Radwege eine große Rolle spielen. Aufgrund des flächigen Charakters des Stadtgebietes und den z.T. vorhandenen Distanzen zu Ortsteilen (z.B. Königstädten, Bauschheim, Haßloch) könnte hier auch der ÖV für die Arbeitswege interessant sein, hier können die Mitarbeiter*innen auf ein weitgehend gut ausgebautes Stadtbussystem zurückgreifen. Wichtige Einzugskommunen sind darüber hinaus in einem 5-km-Radius noch gut per Rad erreichbar (z.B. Bischofsheim, Flörsheim, Raunheim), nimmt man die Pedelec-Option hinzu, erweitert sich der Radius, so dass auch Mainz, Trebur, Nauheim erreichbar wären. Bezüglich der räumlichen Schwerpunkte sind einerseits die Siedlungs-Achsen Wiesbaden-Darmstadt sowie Wiesbaden-Frankfurt zu nennen, welche gleichzeitig wichtige SPNV-Achsen darstellen und über eine gute ÖV-Erschließung verfügen. Andererseits zeigt sich aber auch eine diffus im Ried bzw. im Rhein-Main-Raum gestreute Wohnortverteilung, wo größere Entfernungen auftreten und nur z.T. Optionen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bestehen.

Interessant ist ein Vergleich der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort einmal wie sie von Mitarbeiter*innen geschätzt wurde (Beschäftigtenbefragung, Säule links) und einmal wie sie gemessen wurde (Wohnstandortanalyse, Säule rechts Abbildung 6).

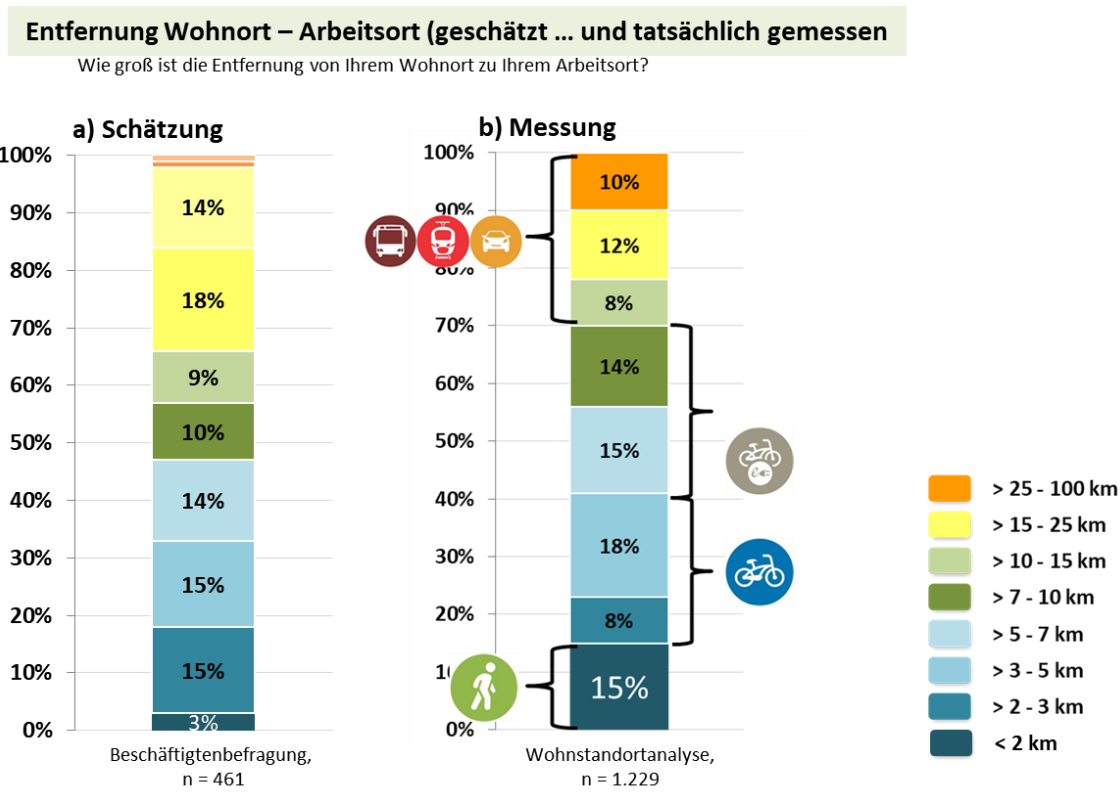


Abbildung 6: Entfernung Wohnort – Arbeitsort geschätzt (links) und gemessen (rechts)

Es zeigt sich, dass die Entfernungen zum Arbeitsort überschätzt und dadurch die Potentiale für den Einsatz von Fuß- und Radverkehr unterschätzt werden. Basierend auf der Schätzung der Mitarbeiter*innen (Beschäftigtenbefragung) scheinen lediglich 33 % der Beschäftigten aus einem Nahbereich (< 5 km) zu kommen, wohingegen die Arbeitspendler über größere Distanzen (> 10 km) mit 44 % vertreten sind. Die tatsächlich gemessenen Entfernungen (Wohnstandortbefragung) zeigen ein anderes Verhältnis: 41 % der Mitarbeiter*innen kommen aus dem Nahbereich und nur 29 % müssen über 10 km zur Arbeit fahren. Diese „Fehleinschätzung“ ist vergleichsweise typisch und aus verschiedenen Mobilitätsuntersuchungen bekannt. Sie führt in der Konsequenz dazu, dass viele Mitarbeiter*innen von einem weiten Arbeitsweg ausgehen und z.B. das Fahrrad gar nicht als Mobilitätsoption wahrnehmen.

Differenziert man die Entfernung Wohnort-Arbeitsort nach den einzelnen Standorten der Stadtverwaltung, zeigt sich, dass insbesondere die Mitarbeiter*innen der Kitas durch einen nahen Einzugsbereich geprägt sind. Die Hälfte der Kita- Mitarbeiter*innen kann ihren Standort innerhalb von höchstens 5 km erreichen (Abbildung 7).

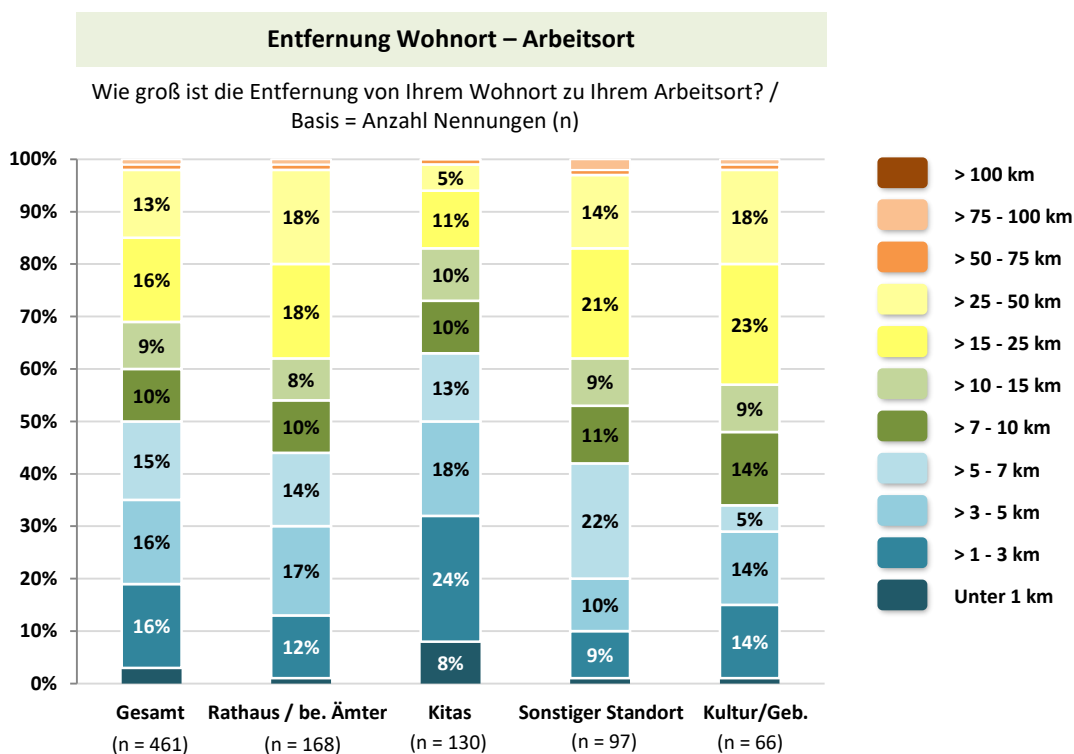


Abbildung 7: Entfernung Wohnort-Arbeitsort nach Standorten der Stadtverwaltung

Ein wichtiges Kriterium für den Arbeitsweg ist der erforderliche Zeitbedarf, dargestellt mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in den Säulen. Der durchschnittliche Arbeitsweg in der Region beträgt 30 min., weshalb dies als Referenzwert als akzeptiertes Zeitbudget herangezogen wird. Die Beschäftigten der Stadtverwaltung erreichen ihren Arbeitsplatz per Pkw zu 98 % in weniger als 30 Minuten, mit Bus und Bahn sind es 66 % und mit dem Rad 63 %. Interessant ist, dass in den kurzen Distanzen die Raderreichbarkeit besser ist als die ÖV-Erreichbarkeit, erst bei einer Wegzeit von ca. 20 Minuten steht der ÖV besser da (**Abbildung 8**).

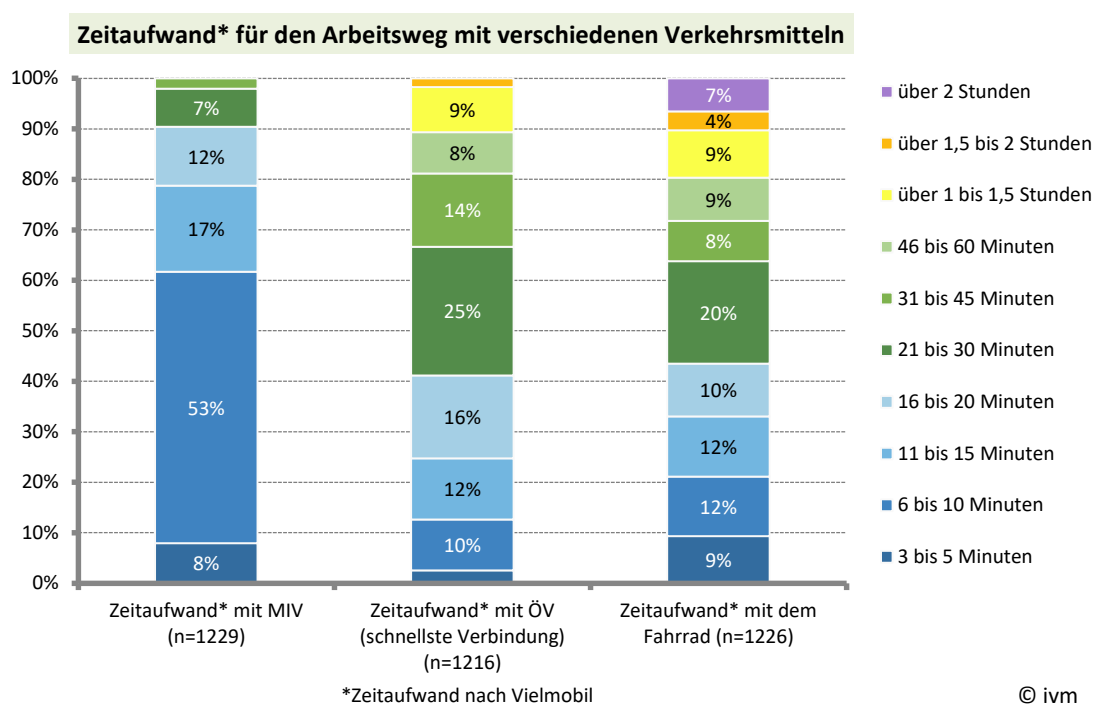


Abbildung 8: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (gemessen)

Da die benötigte Reisezeit ein häufiger Grund ist, weshalb der Pkw dem ÖV oder dem Rad vorgezogen wird, sollen die drei Reisezeiten für die wichtigsten Wohnorte einander vergleichend gegenüber gestellt werden (Tabelle 4).

Tabelle 4: Reisezeitverhältnis Pkw : ÖV : Rad für wichtige Wohnorte

- Sehr günstig ≤ 1
- Günstig ≤ 1,5
- Zufrieden stellend ≤ 2
- Gerade noch akzeptabel ≤ 2,5
- schlecht ≤ 3
- Sehr schlecht > 3

Details Reisezeitverhältnis: Pkw-ÖV-Rad für die Standorte Innenstadt



Wohnort	Reisezeiten in min. (Reisezeitverhältnis zum Pkw)				
	Pkw	ÖV	ÖV	Rad	Rad
Rüsselsheim					
- City	7	13	(1,9)	8	(1,1)
- Bauschheim	12	19	(1,6)	18	(1,5)
- Haßloch	10	22	(1,5)	12	(1,2)
- Königstädten	14	24	(1,7)	19	(1,3)
Trebur	13	27	(2,1)	27	(2,1)
Mainz	22	29	(1,3)	40	(1,8)
Nauheim	15	35	(2,3)	26	(1,7)
Bischofsheim	10	19	(1,9)	18	(1,8)
Ginsheim-G.	14	23	(1,6)	20	(1,4)



Für alle wichtigen Wohnorte (außer Trebur) ist entweder mit dem Rad oder mit dem ÖV eine zumindest zufrieden stellende Wegzeit zu erreichen. Im Vergleich zum Pkw wird davon ausgegangen, dass ein Reisezeitverhältnis von höchstens Faktor 2 noch akzeptiert wird, vor dem Hintergrund, dass die in der Bahn verbrachte Zeit aktiv genutzt werden kann (zum Lesen, Arbeiten usw.) bzw. die per Rad verbracht Zeit gleichzeitig als persönliches Fitnessprogramm gewertet werden kann und z.B. den Gang ins Fitnessstudio zeitlich gegengerechnet werden kann.

3.4 Betriebliche Regelungen zur Mobilität

Im Folgenden sind die Regelungen zur betrieblichen Mobilität (Dienstgänge, Dienstreisen) bei der Stadtverwaltung Rüsselsheim nach Verkehrsmitteln aufgeführt (Tabelle 5).

Tabelle 5: Regelungen zur betrieblichen Mobilität

	Dienstliche Fahrten und Reisen	Rüsselsheim
Organisation	Organisation von Dienstreisen	<i>dezentral organisiert</i>
	Regelungen für die Verkehrsmittelwahl	<i>Hessisches Reisegesetz, sonst keine schriftliche Regelung</i>
	Anzahl und Nutzung von Dienst-Pkw	<i>Macht jeder Fachbereich eigenständig</i> - Rathaus: 2 Poolfahrzeuge + 1 FB 6 - Kultur: 4 Poolfahrzeuge - Gebäudewirtschaft: 5 + 6 FB
	Weitere Regelungen	<i>Mit vielen Mitarbeiter*innen ist vertraglich geregelt, den privaten Pkw auch für Dienstwege zu nutzen.</i>
	Kfz-Stellplätze, Kfz-Nutzung	
	Parkgebühren	<i>z.T. für Tiefgarage Rathaus: 15€/Monat, sonst kostenfrei</i>
	Parkberechtigungen	<i>ausgewiesene Behindertenparkplätze</i>
	Fahrgemeinschaften-Förderung	<i>Bislang nicht</i>
	Anreizsysteme	<i>nein</i>
	Fahrradstellplätze, Fahrradnutzung	
	Fahrradabstellplätze	<i>Standort Rathaus:</i> - 10 nicht-überdachte Bügel für Besucher*innen - Mainstraße/Ecke Faulbruchstraße: 4 mobile Vorderradhalter überdacht + 7 „Bügel“ ohne Dach - Fahrradkäfig im Hof (nur Mitarbeiter*innen): 50 Plätze Vorderradhalter überdacht - Faulbruchstraße: 4 Bügel + 10 Vorderradhalter überdacht <i>Standort Stadtbüro:</i> - Mainstr. 7: 4 mobile Vorderradhalter, nicht-überdacht - Tiefgarage: 6 Stellplätze <i>Standort Dammgasse: 5 Felgenklemmer ohne Dach</i>

		<i>Standort Gebäudewirtschaft: überdachter Fahrradkäfig mit Felgenklemmer</i>
	Fahrradnutzung	<i>Teilnahme am „Stadtradeln“</i>
	ÖPNV-Nutzung	
	Information	<i>ÖPNV Information über Internet möglich</i>
	Zuschuss / Jobticket	<i>nein</i>
	Information, Motivation, Administrative Strukturen	
	Information	<i>Einige Mobilitätsinformationen auf städtischer Homepage, z.T. schwer auffindbar</i>
	Motivation	<i>nein</i>
	Organisation	<i>Es gibt projektbezogen eine Person, die sich für 3 Stunden/Woche mit betrieblichem Mobilitätsmanagement befasst, aber keine dauerhafte Institutionalisierung</i>

4. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten

Im Folgenden wird das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter*innen auf dem Weg zur Arbeit (vgl. Kap. 4.1 – 4.4) sowie das Mobilitätsverhalten auf Dienstgängen (vgl. Kap. 4.5) betrachtet.

Um für die Stadtverwaltung Rüsselsheim ein umfassendes Mobilitätskonzept zu entwickeln, die Mobilität der Mitarbeiter*innen effizienter zu gestalten und dabei auch einen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz zu leisten, wurden die Mitarbeiter*innen mittels eines standardisierten Fragebogens zu ihren Arbeitswegen befragt. Neben Fragen zu den Arbeitszeiten, der Lage der Wohnorte, der Verkehrsmittelverfügbarkeit und –nutzung auf Arbeits- und Dienstwegen, wurden die Mitarbeiter*innen auch nach Optionen und Verbesserungswünschen befragt.

Von den insgesamt 1.250 Mitarbeiter*innen haben 468 Personen (37 %) den Fragebogen komplett ausgefüllt, wodurch Aussagen zur Arbeits- und Dienst-Mobilität der Mitarbeiter*innen getroffen werden können. Die Standorte der Rüsselsheimer Stadtverwaltung generieren nicht nur über ihre Mitarbeiter*innen ein Verkehrsaufkommen, sondern auch über ihre zahlreichen Besucher*innen. Eine umfassende Betrachtung der Mobilität von und zu den Standorten der Stadtverwaltung sollte also zusätzlich zur Mobilität der Mitarbeiter*innen auch die ihrer Besucher*innen ins Auge fassen.

4.1 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

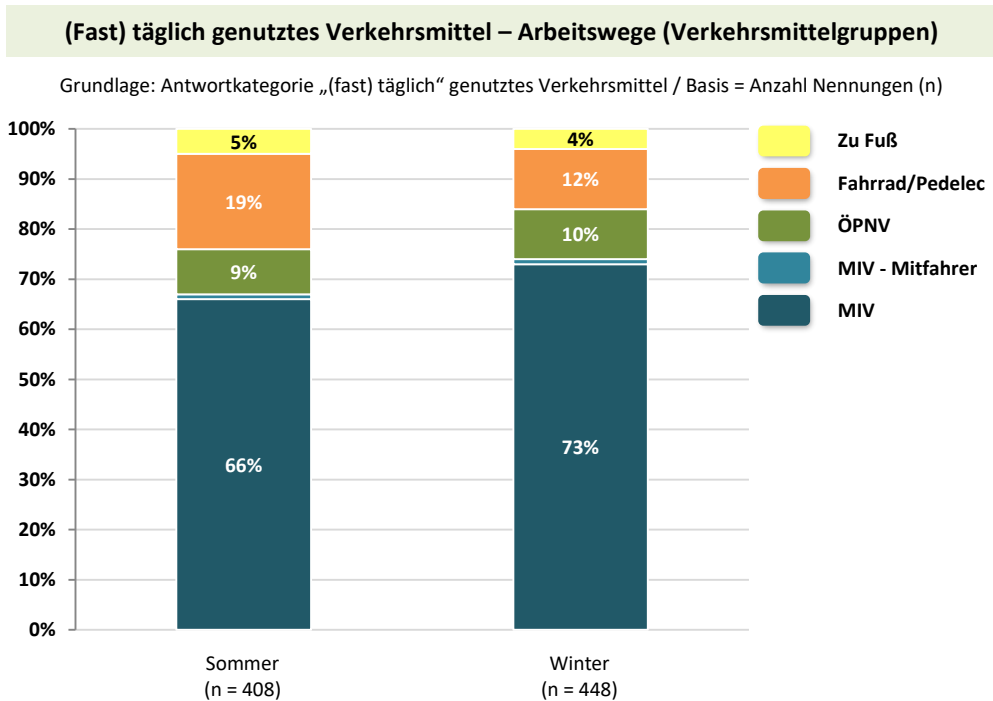


Abbildung 9: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg

Das für den Arbeitsweg mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist im Jahresmittel mit 70 % der Pkw (Abbildung 9). Zweitwichtigstes Verkehrsmittel stellt das Fahrrad mit 16 % dar, gefolgt vom ÖPNV mit 10 %. Die eigenen Füße werden nur mit 4 % genutzt, obwohl ca. 15 % im fußläufigen Einzugsbereich wohnen (Tabelle 3). Die Verkehrsmittelnutzung zeigt in Bezug auf die Rad- und Pkw-Anteile gewisse jahreszeitliche Unterschiede: Während der Radverkehr im Sommer bei 19 % liegt, sinkt er im Winterhalbjahr auf 12 %, gleichzeitig steigt der Autoverkehr von 66 % auf 73 % an. Die Werte für ÖV und Fußverkehr zeigen sich jahreszeitenunabhängig, der Verkehrsmittel-Umstieg findet demnach zwischen Pkw und Rad statt.

Insgesamt entspricht der Anteil des Fahrrades vergleichbaren Verkehrserhebungen, wohingegen die ÖV-Anteile im Vergleich zurück bleiben. Die bundesweiten Anteile in Regiopolen liegen bei 14 % für das Fahrrad und 12 % für den ÖV (Mobilität in Deutschland - MiD 2017) für alle Wegzwecke. In Frankfurt liegen die Werte konkret in Bezug auf die Arbeitswege bei 15 % für das Rad und 28 % für den ÖV (System repräsentativer Verkehrserhebung - SrV 2013).

(Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel – Arbeitswege (Verkehrsmittelgruppen)

Grundlage: Antwortkategorie „(fast) täglich“ genutztes Verkehrsmittel / Basis = Anzahl Nennungen (n)

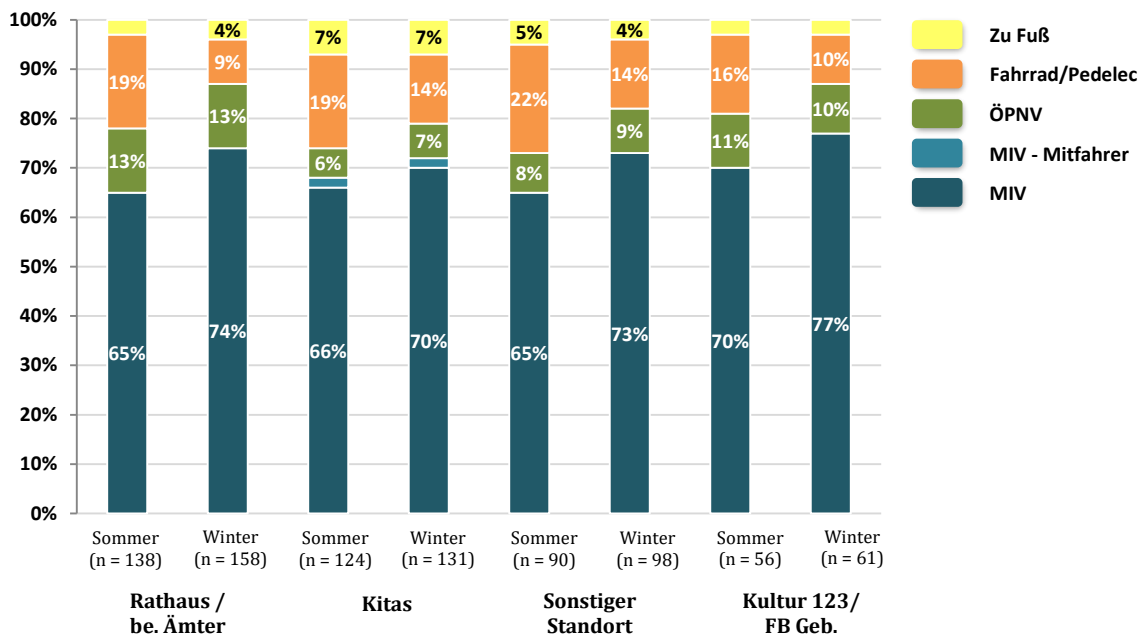


Abbildung 10: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Standorten

Die Verkehrsmittelwahl differiert dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Standorte (Abbildung 10). Es zeigt sich, dass der Pkw-Anteil am innerstädtisch gelegenen Rathaus sowie bei den Kitas mit den stark nähräumlichen Einzugsbereichen zwar immer noch dominiert, aber nicht ganz so hoch liegt (68 bzw. 70 %). Gleichzeitig sind die Standorte durch etwas höhere Fußweganteile (Kitas: 7 %) bzw. im Sommer durch Radweganteile charakterisiert. Überraschend ist der sehr starke jahreszeitliche Einbruch im Radweganteil in Bezug auf das Rathaus.

Der „auto-affine“ Standort „am Treff“ (Kultur 123/Gebäudemanagement) verzeichnet besonders hohe Pkw-Anteile, gleichzeitig sind Fuß- und Radweganteile unterdurchschnittlich ausgeprägt. In Bezug auf den ÖPNV-Anteil ist der Standort Rathaus hervorzuheben (13 statt 10 %), der mit der Nähe zum Bahnhof und der hervorragenden Anbindung an die Stadtbuslinien gute Nutzungsvoraussetzungen aufweist.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die zurück zu legende Entfernung.

(Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel – Arbeitswege nach Entfernungsklassen – Gesamt

Grundlage: Antwortkategorie „(fast) täglich“ genutztes Verkehrsmittel im Sommer / Basis = Anzahl Nennungen (n)

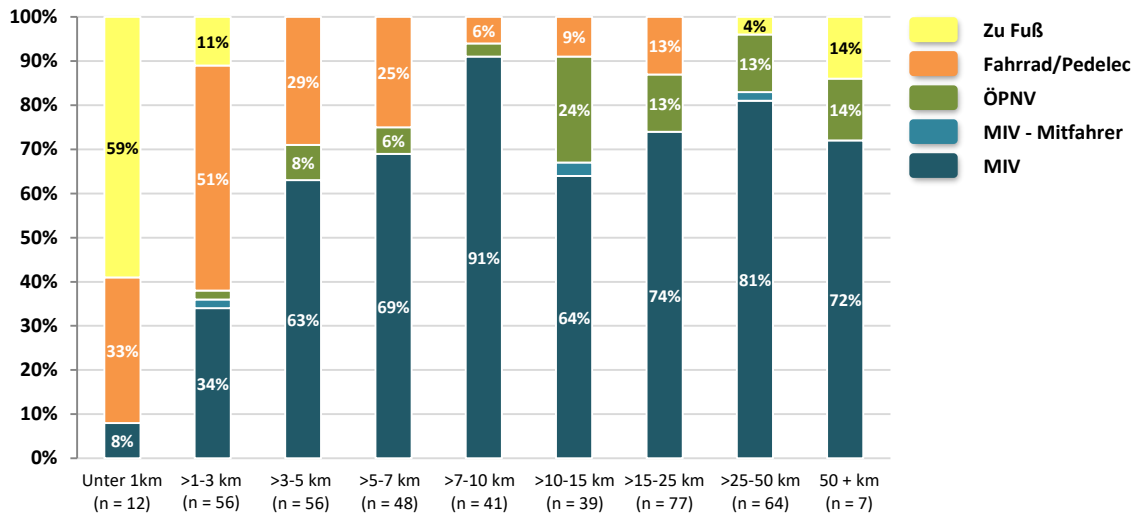


Abbildung 11: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Entfernungsklassen

Auf den kurzen Entfernungen bis 3 km dominieren die Fuß- und Radweganteile (Abbildung 11). Ab 3 km ist der Pkw das absolut dominierende Verkehrsmittel. Der Radverkehr kann allerdings bis in eine Entfernung von 7 km noch immerhin ein Viertel der Wege auf sich vereinen, so dass das Verkehrsmittel Rad in Rüsselsheim durchaus auch in den mittleren Entfernungen als Option wahrgenommen wird.

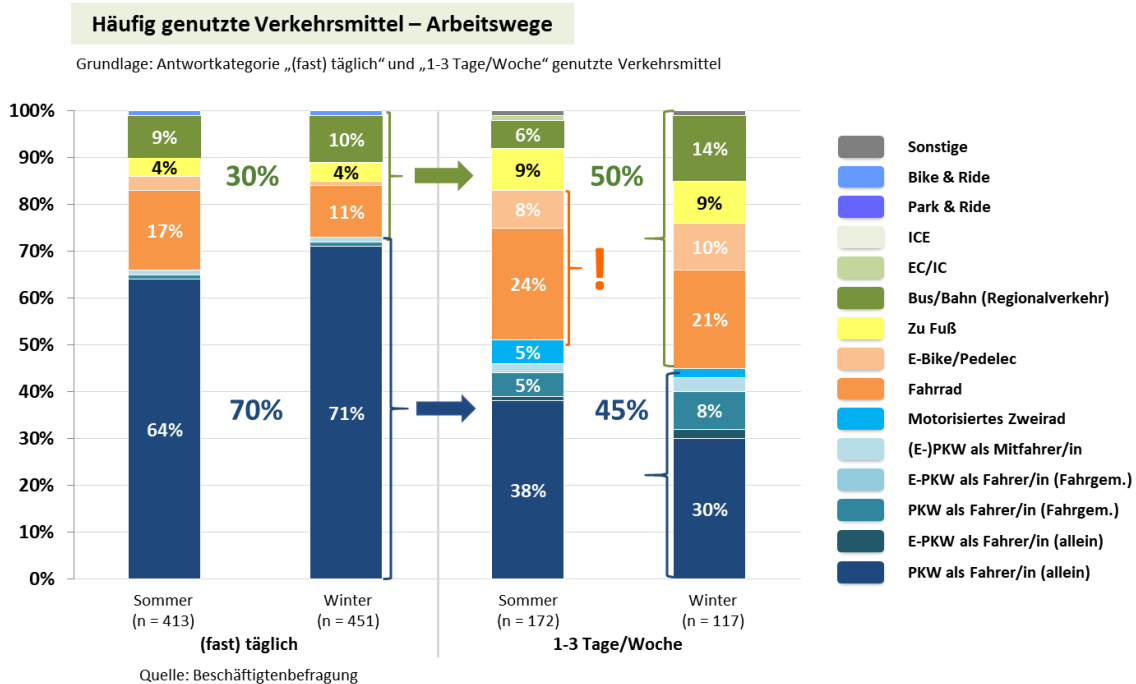


Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Jahreszeit und Nutzungshäufigkeit

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung nicht nur nach Jahreszeiten (Sommer/Winter), sondern zusätzlich nach der Nutzungshäufigkeit (täglich/1-3 x wöchentlich) ergibt sich ein nochmals differenzierteres Bild (Abbildung 12). Beim Übergang von den täglich genutzten Verkehrsmitteln auf die an 1-3 Tagen/Woche verwendeten, nimmt der Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad) stark zu von 30 % auf 52 %. Insbesondere Rad- und Fußverkehr verdoppeln sich (Rad: 16 auf 32 %, Fuß: 4 auf 9 %), was wiederum besonders bei den Kita-Standorten zu Buche schlägt. Auch Fahrgemeinschaften sind jetzt mit ca. 10 % vertreten sowie zusätzlich Motorisierte Zweiräder (ca. 3 %). Der ÖV stellt insbesondere im Winter eine Rückfallebene für 1-3 Tage/Woche dar.

Insgesamt ergibt sich offensichtlich ein stark situatives Nutzen der Verkehrsmittel, abhängig u.a. von möglichen Beschäftigungen vor oder nach der Arbeit, die Wegeketten erforderlich machen, von Jahreszeiten, von Mitfahrer*innen etc. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die zurückzulegende Entfernung.

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit für den Weg zur Arbeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln haben naturgemäß erheblichen Einfluss auf ihre Nutzung. Von den Befragten besitzen 98 % einen Führerschein und 97 % können (zumindest nach Absprache) über einen Pkw verfügen – dies entspricht Werten aus anderen Verkehrsuntersuchungen. Hingegen zeigen sich die Fahrrad- und ÖV-Abonnement-Besitzquoten unterdurchschnittlich: 83 % besitzen ein Fahrrad (bundesweit: 93 % MiD 2017), 10 % ein ÖPNV-Abo (vgl. Abbildung 13).

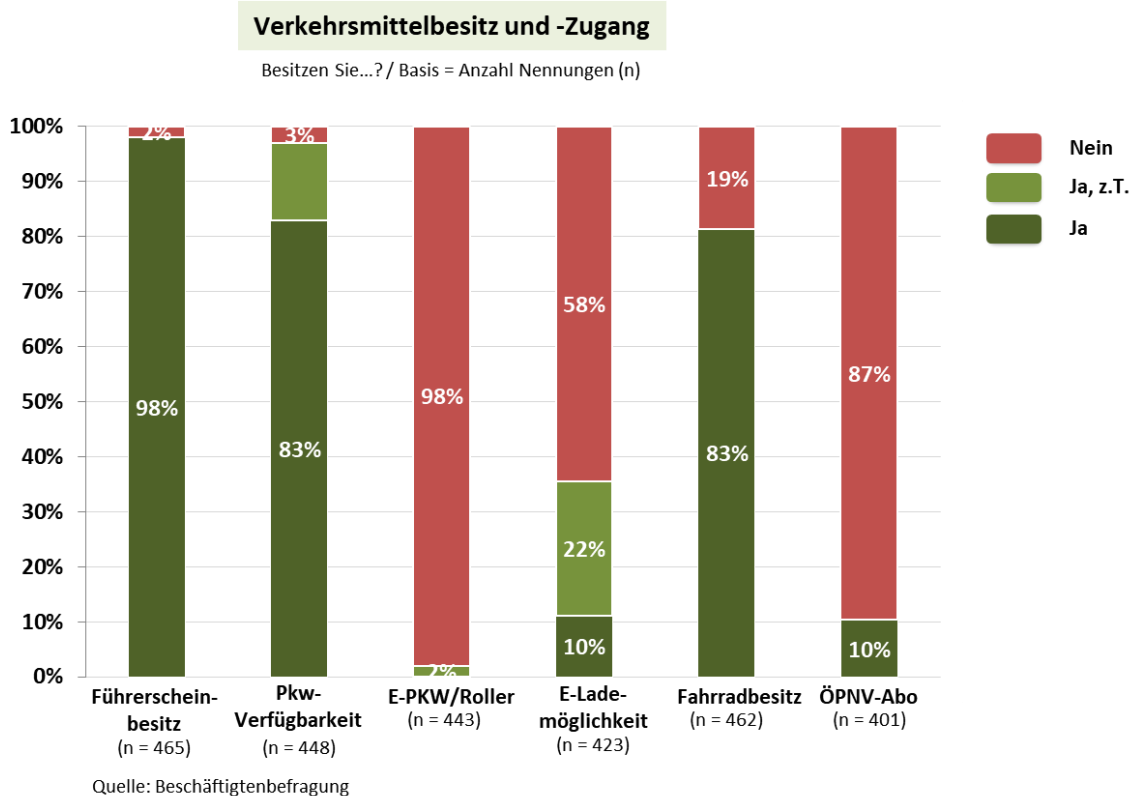


Abbildung 13: Verkehrsmittelbesitz und -zugang

Im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen (SrV, MiD) sind dies vergleichsweise „übliche“ Werte. Überraschend ist angesichts des guten S-Bahn-Anschlusses der Stadt der sehr geringe Anteil der ÖV-Abonnenten. Bundesweit liegt hier bereits der Durchschnitt bei 15 %, für Regiopolen – und Rüsselsheim ist hier im Sinne der Raumtypen Bestandteil der Regiopole Frankfurt – sind es 22 % (MiD 2017).

Fahrscheine

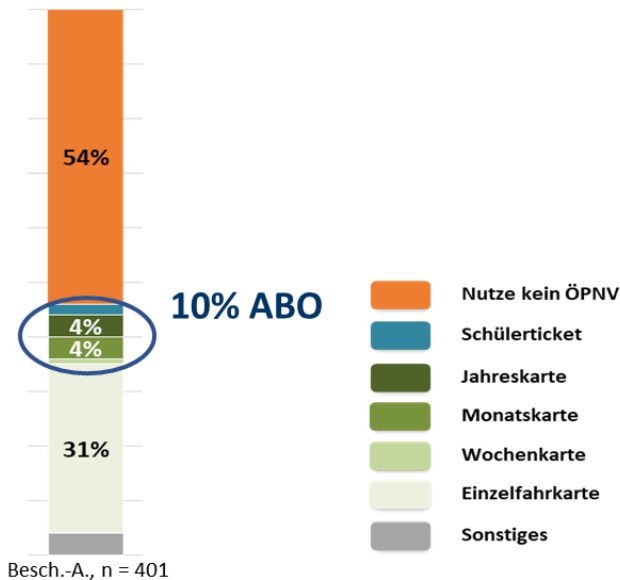


Abbildung 14: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Betrachtet man die genutzten ÖV-Fahrscheine genauer, zeigt sich, dass über die Hälfte der Mitarbeiter*innen (54 %) nie mit dem ÖV zur Arbeit fahren (Abbildung 14). Ein Drittel der Mitarbeiter*innen (34 %) fahren zumindest gelegentlich mit dem Bus und der Bahn, davon nutzen die meisten Einzelfahrkarten (31 %). Nur 10 % der Mitarbeiter*innen verfügen über ein Abo-Fahrticket (Monats- oder Jahreskarten). Dies obwohl 87 % der Mitarbeiter*innen ihre nächste Haltestelle in maximal 1 km (70 % sogar in weniger als 500 m) erreichen können und fast 90 % der Mitarbeiter*innen nicht oder nur einmalig umsteigen müssten, würden sie ihren Arbeitsweg mit dem ÖV zurücklegen. Die ÖV-Zugänglichkeit und -Erreichbarkeit ist hiermit als gut zu bezeichnen, die Gründe für die geringe Nutzung müssen anders gelagert sein (Preise?).

Der Anteil an Nicht-Nutzer*innen (54 %) ist für den Rhein-Main-Raum mit seinem guten ÖV-Angebot sehr hoch. Teilweise lässt sich dies darauf zurückführen, dass 51 % der Mitarbeiter*innen aus Rüsselsheim selbst stammen, für einige mag die Nutzung von Bus und Bahn aufgrund der Nähe zum Arbeitsplatz schlichtweg nicht relevant sein. Ein gewichtiger Aspekt für von Westen kommende Arbeitnehmer*innen ist der Tarifsprung hinter Bischofsheim, so dass die Fahrt nach Rüsselsheim unverhältnismäßig teuer wird. Ein Aspekt für aus Norden anreisende Arbeitnehmer*innen ist die trennende Wirkung des Mains, welche in Bezug auf die ÖV-Anreise z.T. große Umwege erforderlich macht.

Die höchste ÖV-Nutzung ist am Standort Rathaus festzustellen.

Zur Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit gehört auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsplatz.

Parken am Arbeitsort

Wenn Sie mit dem PKW zur Arbeit kommen, wo parken

Sie Ihr Fahrzeug in der Regel? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

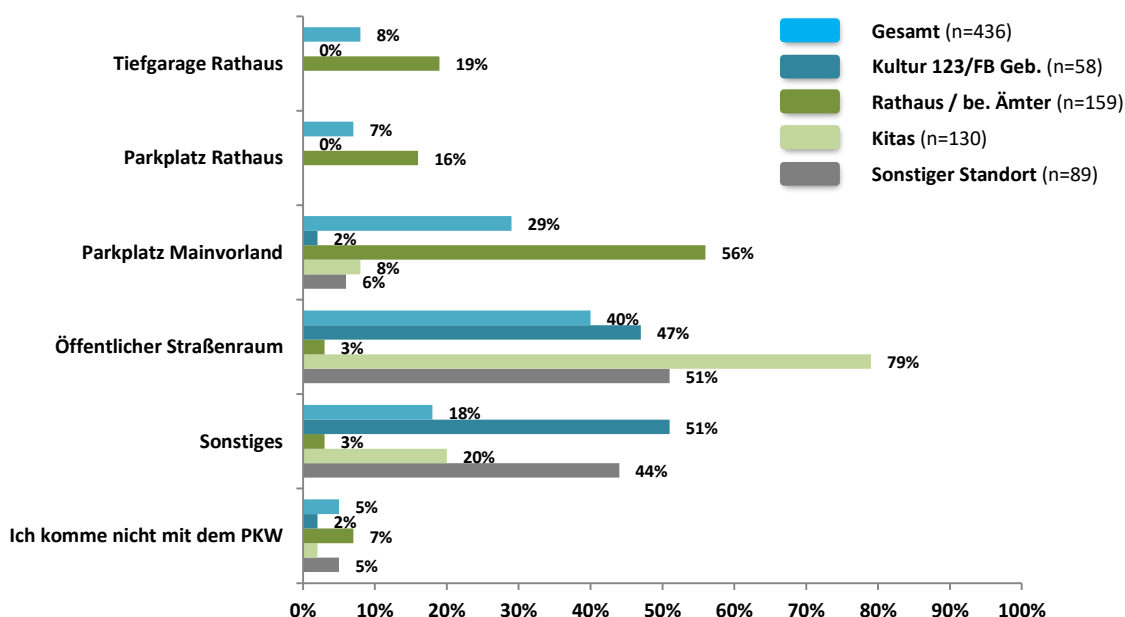


Abbildung 15: Genutzte Stellplätze

Die Mehrheit der Mitarbeiter*innen stellen ihr Fahrzeug naturgemäß an ihrem Standort ab (Abbildung 15). Die Mitarbeiter*innen des Rathauses parken zu 35 % in der Tiefgarage und dem Parkplatz Rathaus, der Rest parkt überwiegend auf dem Mainvorland (56 %).

Weiterhin interessant sind hohe Anteile an Parken im öffentlichen Straßenraum, weil hieraus in der Regel ein gewisser Parkdruck in die umliegenden Wohn- und Straßenräume resultiert. Insbesondere die Mitarbeiter*innen der Kitas parken im umliegenden öffentlichen Raum, wobei ja gleichzeitig gerade die Kita- Mitarbeiter*innen oft aus dem Nahraum stammen, so dass zumindest Verkehrsmittelooptionen bestünden. Das Parken im öffentlichen Straßenraum „am Treff“ meint den dort befindlichen großen Parkplatz, so dass Parkdruck in andere Straßenräume dort kein Thema ist.

4.3 Motive der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit

Gründe für PKW-Nutzung auf dem Arbeitsweg – Gesamt

Wenn Sie mit dem PKW zur Arbeit kommen, warum nutzen Sie diesen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n=1.416)

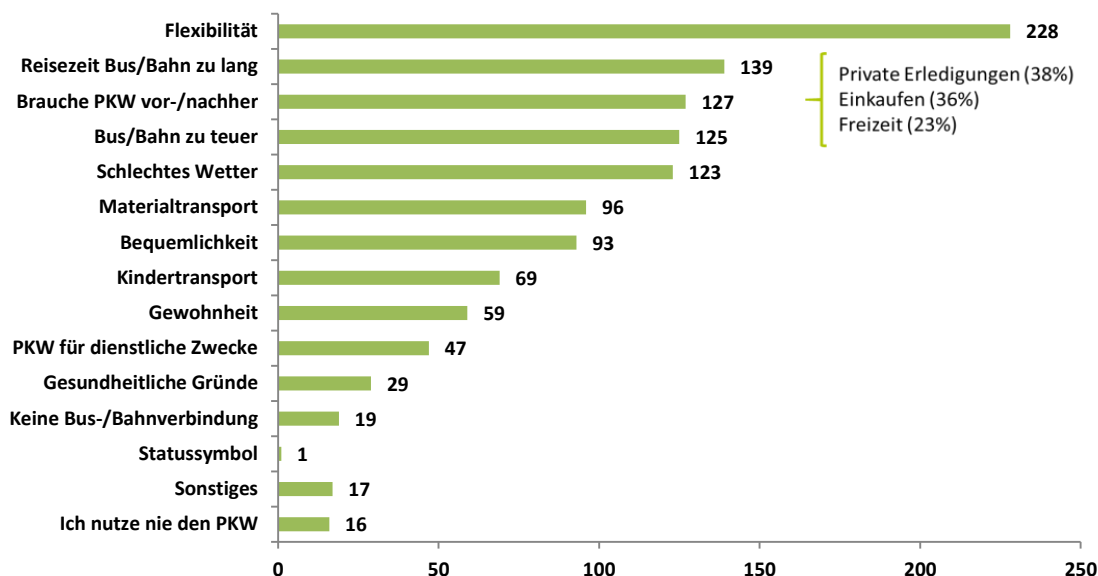


Abbildung 16: Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Die am häufigsten genannten Gründe für die Fahrt mit dem Auto zur Arbeit sind die größere Flexibilität (228 Nennungen), eine zu lange Reisezeit per Bus und Bahn (139 Nennungen), die Nutzung des Pkw vor oder nach der Arbeit (127 Nennungen), aber auch Aspekte wie Bequemlichkeit und schlechtes Wetter (je 123 Nennungen, vgl. Abbildung 16). Die Notwendigkeit den Privat-Pkw für Dienstwege zu nutzen, wird von 47 Beschäftigten und damit häufig genannt, angesichts der Tatsache, dass Pool-Fahrzeuge vorhanden sind.

Versucht man die genannten Gründe in „harte“ unabänderliche Fakten (z.B. gesundheitliche Gründe) und „weiche“ veränderbare Kriterien (z.B. Gewohnheit) zu unterteilen, stellt man fest, dass etwa ein Drittel der Gründe „harte Fakten“ sind, für die anderen Aspekte könnten verschiedene Maßnahmen, die Entwicklung anderer/neuer Mobilitätsangebote theoretisch Abhilfe schaffen.

4.4 Verkehrsmittel-Potenziale

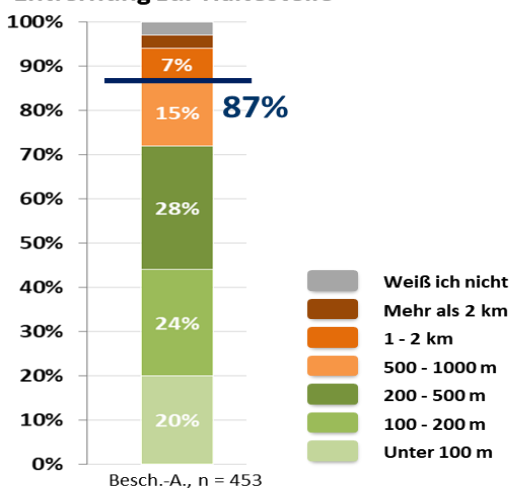
Um die Potenziale für Alternativen zum Pkw oder eine effizientere Pkw-Nutzung abzuleiten, werden im Folgenden die Entfernung zur nächsten Bus- bzw. Bahn-Haltestelle am Wohnort, die Umsteigehäufigkeit für ÖPNV-Wege und die Bereitschaft zur Nutzung von Bus und Bahn, des

Fahrrads, von E-Pkw, Fahrgemeinschaften sowie der Bereitschaft zu mobilem Arbeiten betrachtet.

Für den ÖPNV zeigen sich grundsätzlich gute Nutzungsmöglichkeiten auf dem Weg zur Arbeit. Die Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle am jeweiligen Wohnort der Beschäftigten zeigt, dass 87 % weniger als 1 km zu ihrer Haltestellen gehen müssen, 72 % sogar weniger als 500 m (Abbildung 17). Der 1.000 m-Radius entspricht der Qualität, welche in Nahverkehrsplänen (NVP) i.d.R. eingefordert wird so z.B. auch im aktuellen NVP des Kreises Groß-Gerau. Lediglich 13 % kennen ihre Haltestelle nicht oder liegen außerhalb dieser Mindestqualität.

Details ÖPNV

Entfernung zur Haltestelle



Umsteigehäufigkeit

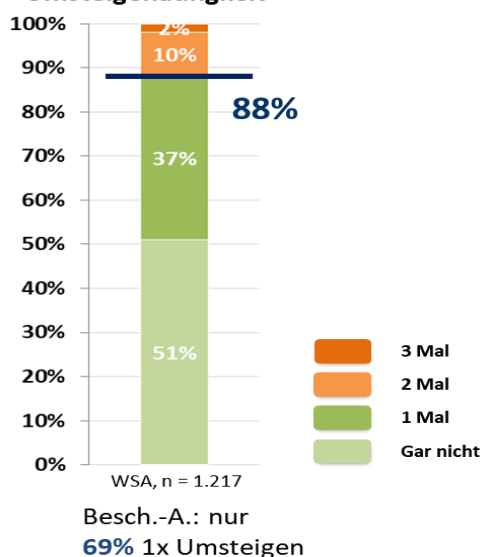


Abbildung 17: Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle am Wohnort und Umsteigehäufigkeit

Die Umsteigehäufigkeit im ÖPNV ist ebenfalls ein wichtiges Qualitätskriterium. Umsteigen zu müssen, wird als umständlich empfunden, bedeutet Zeitverlust und ggf. eine Anschlussgefährdung. Kundinnen und Kunden des ÖPNV empfinden Direktverbindungen als besonders qualitativ, ein einmaliger Umstieg wird von den meisten noch akzeptiert. Ein Sechstel der Mitarbeiter*innen kommen aus Wohnorten entlang der S8/9, verfügen also über ein sehr attraktives ÖV-Angebot, insgesamt müssen 51 % für ihren Arbeitsweg gar nicht umsteigen. Während aus der Wohnstandortanalyse ersichtlich wird, dass 88 % der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz mit höchstens einem Umstieg erreichen können (gemessen), gaben in der Beschäftigtenanalyse nur 69 % an, ihren Arbeitsplatz mit maximal einen Umstieg zu erreichen – dies ist auch ein Hinweis auf ein gewisses Image-Problem des ÖV.

Insgesamt kann also von einer sehr guten ÖV-Erreichbarkeit und -Zugänglichkeit gesprochen werden.

Die Mitarbeiter*innen wurden befragt, inwiefern sie sich für ihre Pkw-Arbeitswege alternative Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, E-Pkw, Fahrgemeinschaft) vorstellen können. Die höchste potenzielle Umstiegsbereitschaft besteht in Rüsselsheim hinsichtlich des ÖPNV, dicht gefolgt vom Fahrrad.

Potenzielle Nutzung von ÖPNV für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde die Nutzung von Bus/Bahn für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

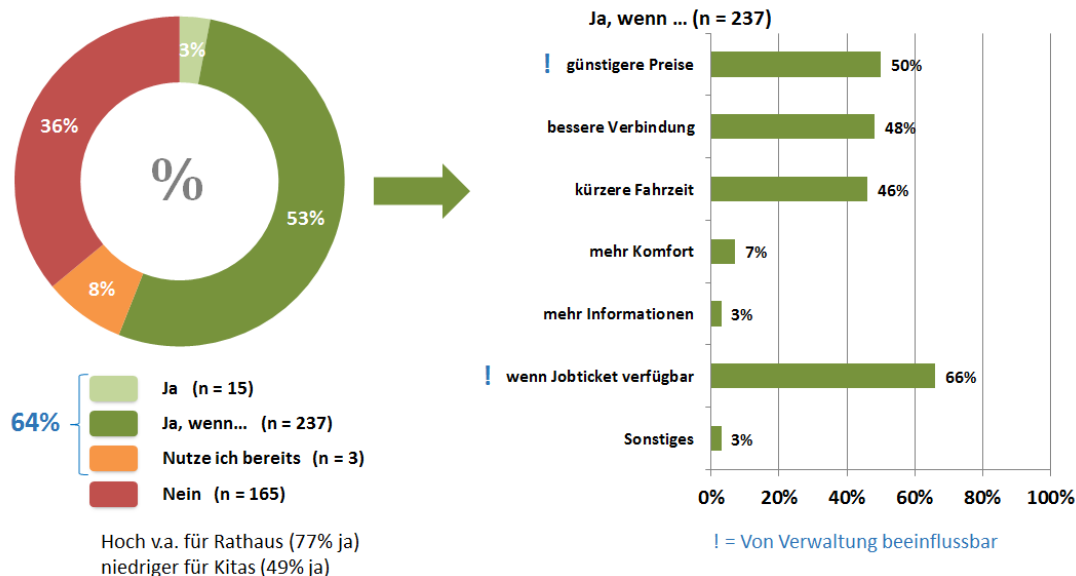


Abbildung 18: Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg

Von den Mitarbeiter*innen nutzen 8 % den ÖPNV, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen (Abbildung 18). Für weitere 56 % kommen Bus und Bahn als Verkehrsmittel grundsätzlich in Frage, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen. Besonders häufig sind die Nennung des Jobtickets bzw. allgemeiner gefasst von günstigeren Fahrpreisen (66 bzw. 50 %). Weiterhin werden eine Verbesserung der Verbindung (48 %) und kürzere Fahrzeiten (46 %) gewünscht.

Auffällig ist hier wie viele Mitarbeiter*innen zum Thema ÖV insgesamt geantwortet (höchste Antwortbeteiligung) und zusätzlich Angaben bei der offenen Frage („ja wenn...“) gegeben haben. Dies spricht für ein profundes Interesse seitens der Mitarbeiter*innen und einen gewissen Problemdruck. Im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen, bei denen zumeist das Fahrrad als erste Umstiegsoption genannt wird, steht hier der ÖV an erster Stelle und sollte entsprechend bei der Maßnahmenentwicklung Berücksichtigung finden.

Potenzielle Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde Radfahren für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

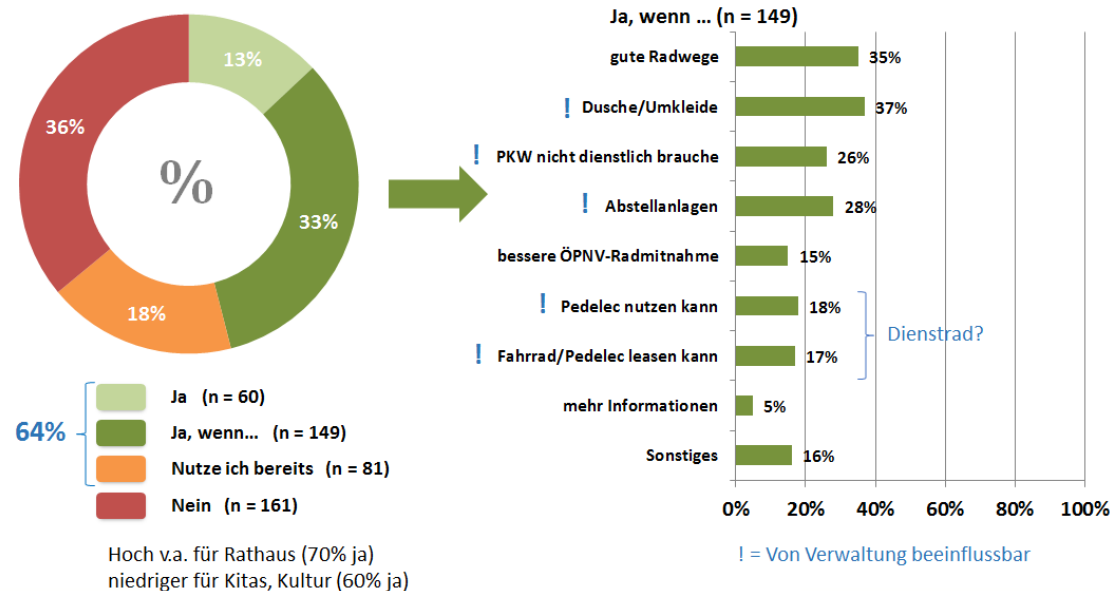


Abbildung 19: Möglichkeit der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg

Bislang nutzen 18 % das Fahrrad (zumindest gelegentlich) auf ihrem Arbeitsweg, weitere 46 % können sich dies vorstellen, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen (Abbildung 19). Auf die wichtigste Nennung (gute Radwege) kann die Stadtverwaltung nur z.T. Einfluss nehmen, weil sich viele Kritikpunkte auf klassifizierte Straßen beziehen. Hingegen liegen die Punkte Duschen (35 %), Abstellanlagen (28 %), die Nutzung von Pedelecs (dienstlich/privat) durchaus in ihrem Einflussbereich. Auch eine Entkopplung der Verkehrsmittelwahl zur Arbeit von der dienstlichen Mobilität wird gewünscht (Pkw nicht dienstlich brauche).

Potenzielle Nutzung von einem E-PKW für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde ein E-PKW für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

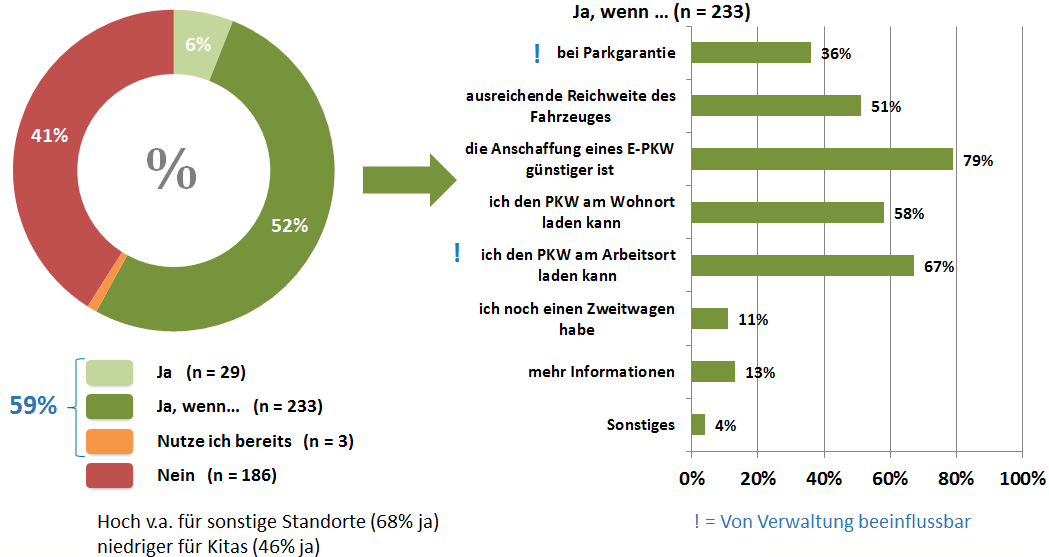


Abbildung 20: Möglichkeit der Nutzung eines E-Pkw für den Arbeitsweg

Die Nutzung eines E-Pkw kommt für insgesamt 59 % prinzipiell in Frage (Abbildung 20), z.T. unter bestimmten Voraussetzungen. Hier spielt der noch höhere Anschaffungspreis für E-Fahrzeuge eine wichtige Rolle, worauf die Stadtverwaltung keinen unmittelbaren Einfluss hat (79 % der Nennungen). Von der Stadtverwaltung zu beeinflussen sind hingegen die Lademöglichkeit (67 %) sowie Parkgarantie am Arbeitsort (36 %).

Potenzielle Nutzung von Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde eine Fahrgemeinschaft für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

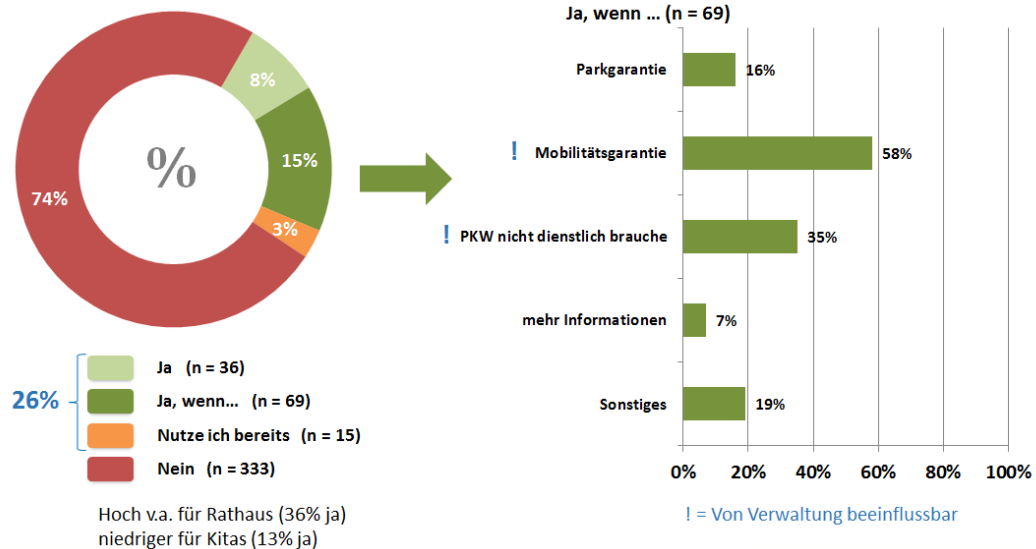


Abbildung 21: Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg

Die mit Abstand geringste Umstiegsbereitschaft zeigt sich in Bezug auf Fahrgemeinschaften. Bisher werden Fahrgemeinschaften von der Belegschaft kaum genutzt (3 %), prinzipiell vorstellen könnten sich weitere 23 % Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg zu bilden, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen (Abbildung 21). Besondere Bedeutung kommt der sogenannten Mobilitätsgarantie zu, also einer alternativen Transportmöglichkeit auch bei kurzfristigem Ausfall der Fahrgemeinschaft (z.B. aufgrund von Krankheit des Fahrers). Weitere Voraussetzungen sind, dass der Privat-Pkw nicht für dienstliche Zwecke benötigt wird. Querverweis zum Thema Dienstgänge: Drei Viertel der Mitarbeiter*innen geben an, dass Ihnen kein Dienstwagen zur Verfügung steht (mit Ausnahme der FB Kultur 123/Gebäudemanagement, wo die Dienstwagenverfügbarkeit mit 57 % angegeben wurde, vgl. Abbildung 26). Auf den per Pkw zurückgelegten Dienstwegen kommen mit sieben Achteln zu einem sehr hohen Anteil der Privat-Pkw zum Einsatz. Der für den Dienstgang benötigte Pkw nötigt Beschäftigte also zu einem Teil auch ihre Wege zur Arbeit per Pkw zurückzulegen, insofern spricht einiges für eine Entkopplung der dienstlichen Mobilität von der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg.

Auch das Ausweisen reservierter (privilegierter) Parkplätze für Fahrgemeinschaften am Arbeitsort (z.B. am Rathaus auf dem oberirdischen Parkplatz im Hof) kann ein Aspekt sein, um das gemeinsame Fahren attraktiv zu gestalten (16 %).

Um Arbeitswege effizienter zu gestalten kommt, neben dem Umstieg auf ein anderes, umweltfreundlicheres Verkehrsmittel, auch mobiles Arbeiten in Betracht, so dass zumindest für einzelne Tage der Weg zur Arbeit gespart werden kann.

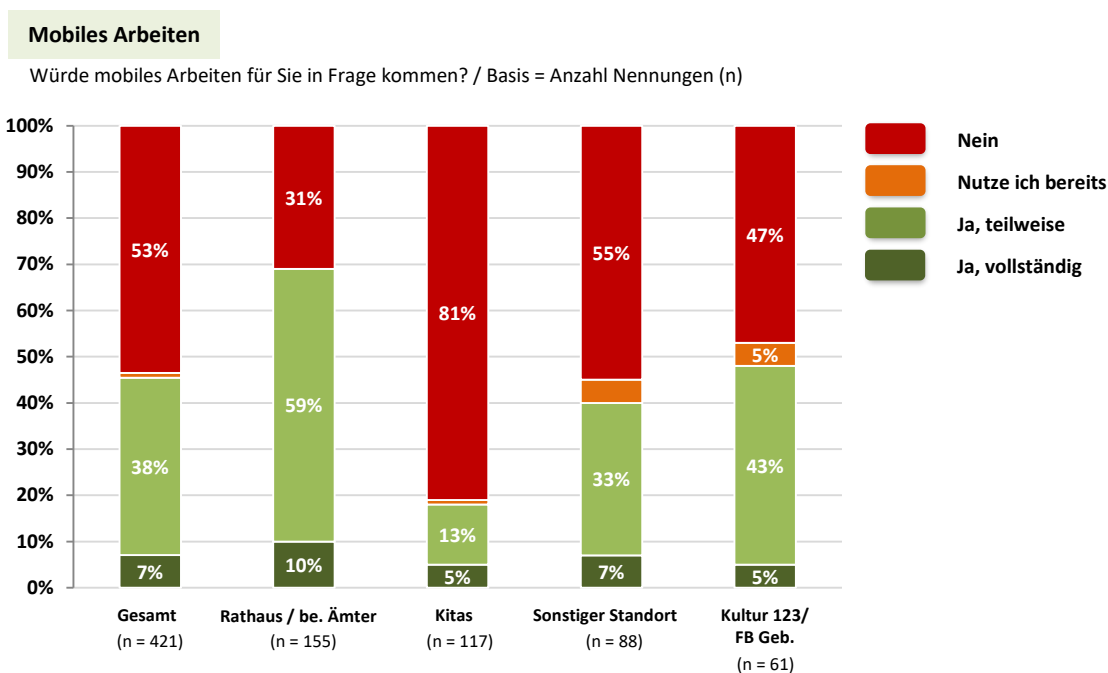


Abbildung 22: Möglichkeit zu mobilem Arbeiten

Von den Mitarbeiter*innen gaben insgesamt 47 % an potentiell mobil arbeiten zu können, zumindest gelegentlich. Nach Standorten aufgeschlüsselt ergaben sich besonders hohe Werte für die Beschäftigten der Stadtverwaltung (69 %) sowie der FB Kultur 123/Gebäude-management. Die Mitarbeiter*innen der Kitas müssen naturgemäß häufiger Vor-Ort arbeiten, mobiles Arbeiten bietet sich hier lediglich z.B. zur Vor- oder Nachbereitung von Elterngesprächen an (18 %).

Derzeit ist die Stadt Rüsselsheim dabei, eine Dienstvereinbarung zu diesem Thema auszuarbeiten.

Innerhalb der Beschäftigtenbefragung wurden die Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung nach Verbesserungswünschen für ihren Arbeitsweg befragt.

Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes

Was könnte Ihr Arbeitgeber*in zur Verbesserung der Erreichbarkeit Ihres Arbeitsplatzes noch tun?
Basis=Anzahl Nennungen (n=190)

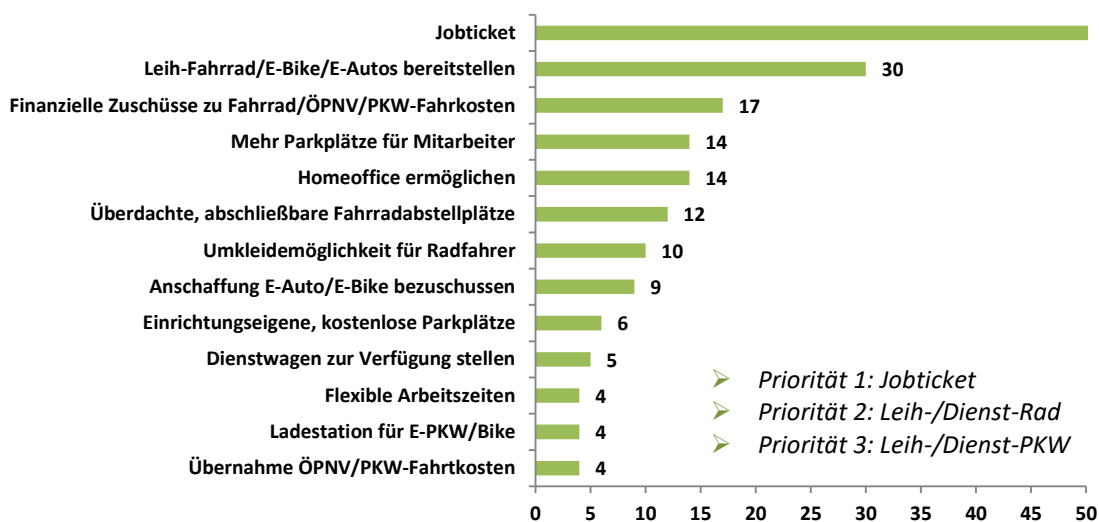


Abbildung 23: Verbesserungswünsche für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes

Der wichtigste Verbesserungswunsch bezieht sich auf den öffentlichen Verkehr, es werden sowohl das Jobticket konkret benannt (61 Nennungen) als auch generell von finanziellen Zuschüssen gesprochen (17 Nennungen, Abbildung 23). An zweiter Stelle kommen Verbesserungen, die sich mit dem Themenkomplex Fahrrad beschäftigen, sei es Leih-Fahrräder, Abstellplätze oder die Bezuschussung von E-Bikes. Erst an dritter Stelle kommen Verbesserungen in Bezug auf den Pkw (E-Pkw, Dienstwagen). Die Forderung nach mehr und möglichst kostenlosen Stellplätzen wird in jeder Mobilitätsbefragung erhoben, in Rüsselsheim allerdings mit einer geringen Anzahl Nennungen, so dass hier kein Handlungsdruck besteht.

4.5 Verkehrsmittelnutzung auf Dienstgängen

Die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung wird nicht nur durch die Arbeitswege der Mitarbeiter*innen bestimmt, sondern auch durch die von ihnen getätigten Dienstwege.

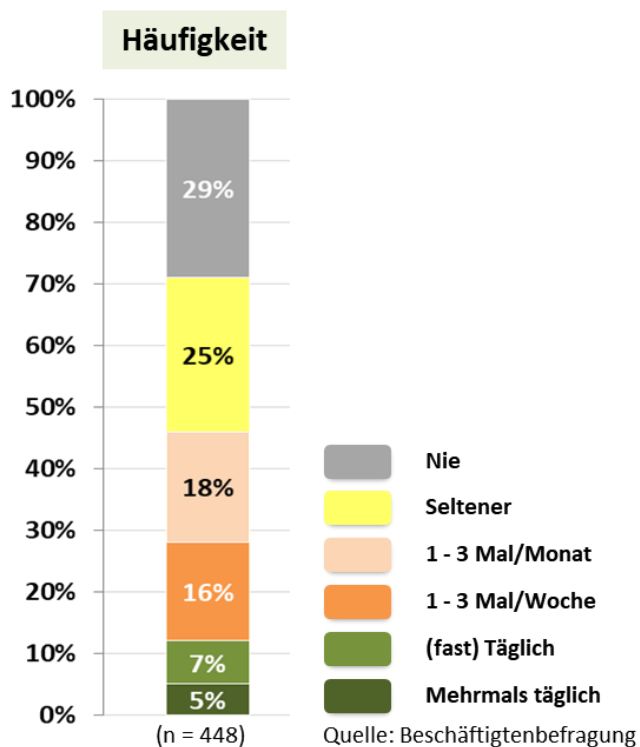


Abbildung 24: Häufigkeit von Dienstgängen

Dienstgänge sind in der Stadtverwaltung Rüsselsheim häufig (Abbildung 24). Insgesamt 45 % der Mitarbeiter*innen sind mindestens 1-3 mal je Monat unterwegs, 12 % sogar täglich. Deshalb lohnt es sich, über das Thema Mobilität bei Dienstgängen nachzudenken und alternative Möglichkeiten zum heute noch vielfach genutzten (Dienst-/privat) Pkw in Betracht zu ziehen.

Wohin sind Mitarbeiter*innen auf ihren Dienstgängen unterwegs und welche Entfernungen müssen sie dabei zurücklegen?

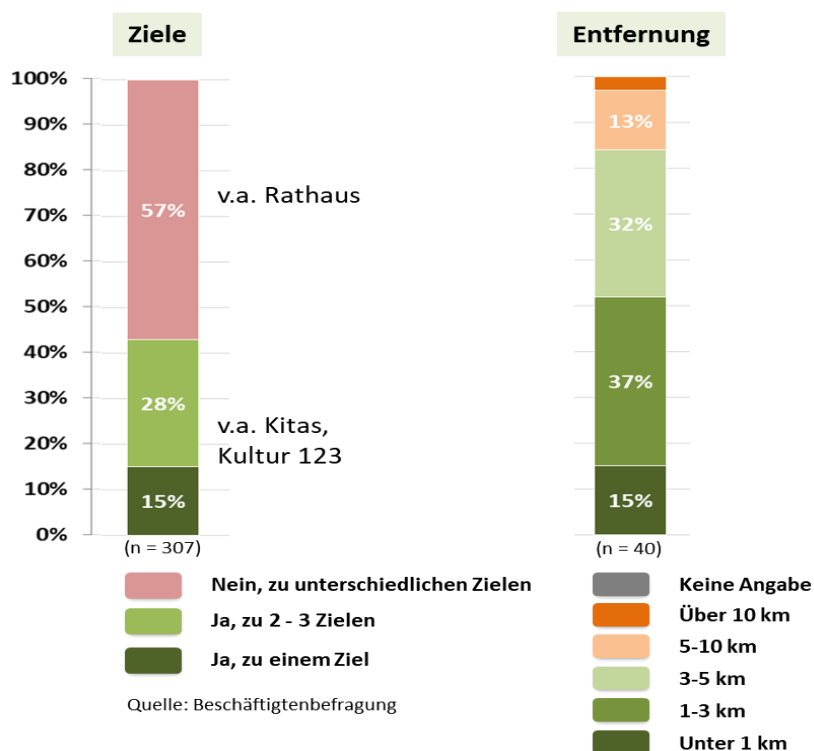


Abbildung 25: Entfernung dienstlicher Ziele

Das Gros der dienstlichen Wege findet innerhalb Rüsselsheims selbst und der näheren Umgebung statt. 52 % der Dienstgänge sind weniger als 3 km vom Arbeitsort entfernt, 85 % der Dienstwege liegen unter 5 km (Abbildung 25). Insbesondere das Segment 1-3 km, als typische Fahrraddistanz ist mit 37 % stark vertreten.

Auffällig ist, dass die Mitarbeiter*innen, v.a. die des Rathauses, vergleichsweise viele verschiedene Ziele ansteuern. Will man Alternativen zur Pkw-Fahrt für die Dienstgänge fördern, wird in Abhängigkeit vom jeweiligen Ziel erforderlich sein, unterschiedliche Maßnahmen ins Auge zu fassen. Während für Dienstgänge z.B. nach Frankfurt zum Regionalverband oder nach Wiesbaden zu den Ministerien vielleicht die S-Bahn eine gute Alternative darstellt, ist die Fahrt zur Kreisverwaltung nach Groß-Gerau vielleicht in Fahrgemeinschaft möglich bzw. kommt für den Dienstgang vom Rathaus zum Treff das Rad in Betracht.

Immer genutzte Verkehrsmittel – Dienstwege

Grundlage: Antwortkategorie „immer“ genutzte Verkehrsmittel / Basis = Anzahl Nennungen (n)

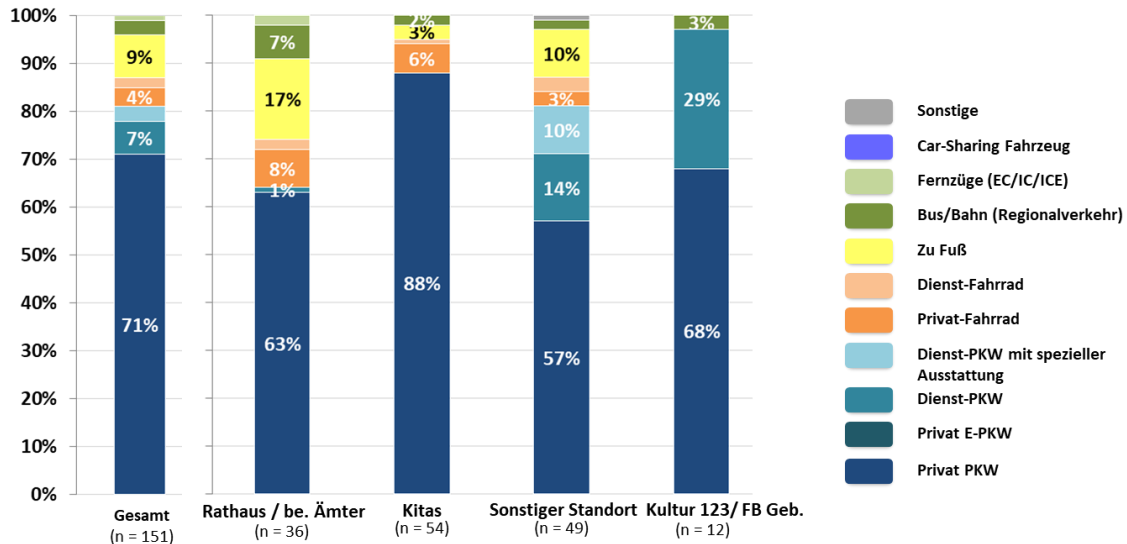


Abbildung 26: Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstgängen (alle Standorte)

Auf Dienstgängen wird der Pkw mit 81 % noch häufiger genutzt als auf den Arbeitswegen (Abbildung 26). Dabei findet von den per Pkw zurückgelegten Dienstfahrten v.a. der Privat-Pkw Einsatz (71 %), nur zu einem Achtel werden Dienst-Pkw eingesetzt. Dies passt zusammen mit der angegebenen Verfügbarkeit der Dienst-Pkw – nur 22 % der Mitarbeiter*innen hat angegeben auf ein Dienstfahrzeug zugreifen zu können. Dabei bleibt allerdings ungeklärt, ob die Verfügbarkeit der Dienst-Pkw tatsächlich so gering ist oder es sich eher um eine „gefühlte“ Verfügbarkeit handelt, die z.B. auf ein als umständlich oder unübersichtlich empfundenes Buchungssystem zurückgeht. Zu Fuß ist das zweitwichtigste Verkehrsmittel auf Dienstwegen, insbesondere in Bezug auf den Standort Rathaus (9 bzw. 17 %). Auch die Rad- und ÖV-Nutzung ist hier etwas höher als an anderen Standorten, so dass der Umweltverbund insgesamt auf immerhin 36 % kommt.

Die Verkehrsmittelwahl auf Dienstgängen ist bemerkenswert. Die ausgeprägte Pkw-Orientierung steht in einem gewissen Widerspruch zu der bereits festgestellten Dominanz der Dienstgänge im Nahbereich - 52 % der Wege sind unter 3 km weit. Hier besteht deutliches Entwicklungspotenzial für den Fuß- und Radverkehr. Gerade im Entfernungssegment 1-3 km könnten hochwertige prominent am Eingang platzierte Dienst- oder Leihräder (ggf. Pedelecs) helfen, die Abhängigkeit von (Dienst-)Pkws zu reduzieren.

Gründe für PKW-Nutzung auf Dienstwegen

Welche Gründe liegen für die PKW Nutzung auf Dienstwegen vor?
Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n=229)

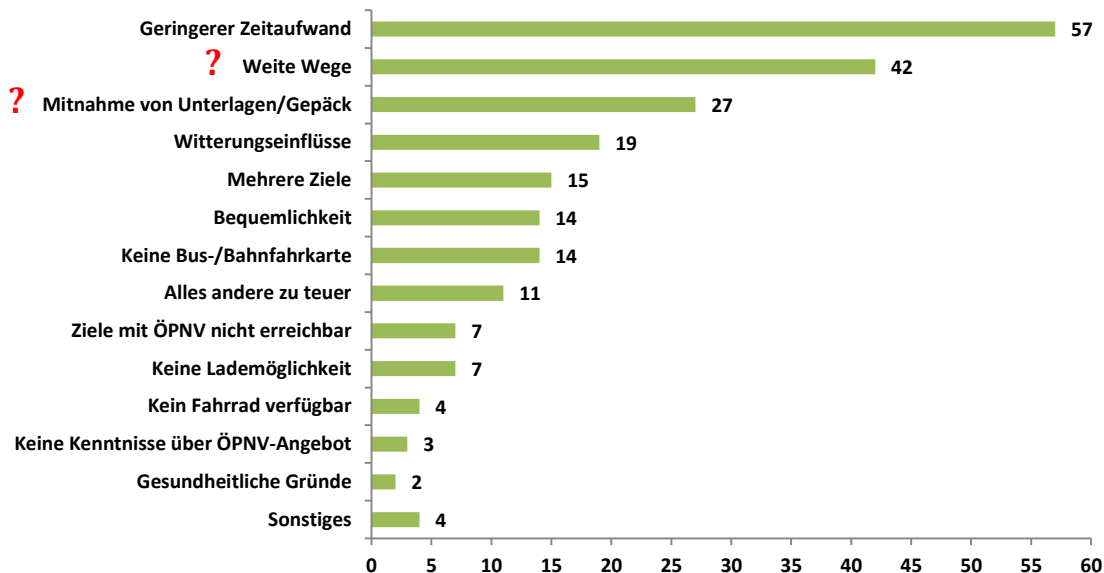


Abbildung 27: Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen

Als Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen benennen die Mitarbeiter*innen u.a. den geringeren Zeitaufwand (57 Nennungen) sowie die weiten Wege (42 Nennungen, Abbildung 27). Für das Gros der Dienstgänge treffen gerade diese beiden Punkte nicht wirklich zu, da die Entfernungen eher kurz und der Zeitvorteil der Pkw-Fahrt gegenüber einer Fahrt mit dem Rad sich in diesem Entfernungsspektrum kaum bemerkbar macht. An dritter Stelle folgt die Mitnahme von Materialien (27 Nennungen). Hier könnten z.B. fest am Dienstrad angebrachte Packtaschen zumindest für kleinere Gepäckmengen Abhilfe schaffen.

Umweltverbund als Alternative

Würde die Nutzung von E-PKW, ÖPNV, Fahrrad oder das zu Fuß gehen auf Dienstgängen für Sie in Frage kommen? / Basis = Anzahl Nennungen (n)

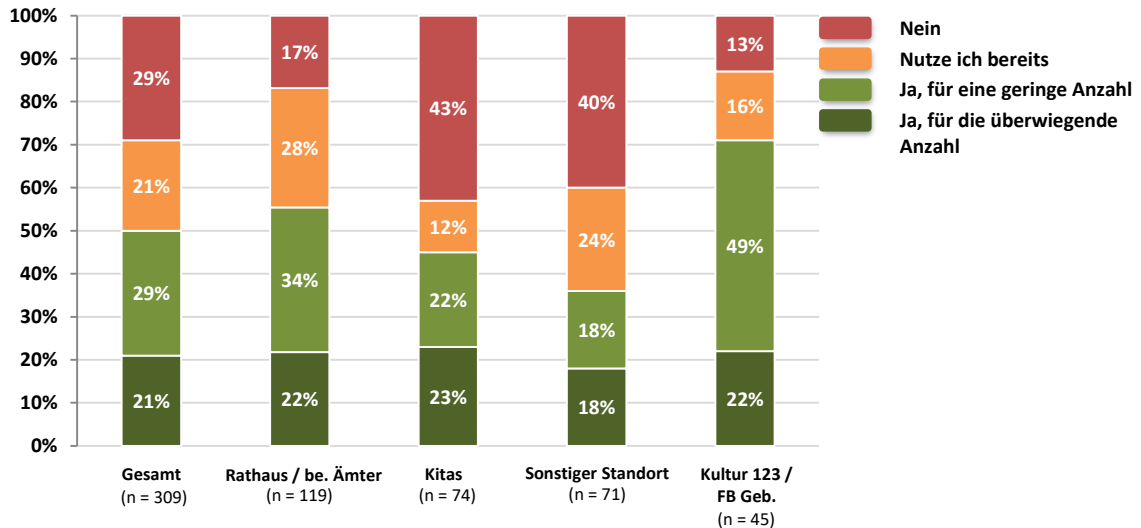


Abbildung 28: Umweltverbund als Alternative

Die Mitarbeiter*innen wurden gefragt, inwiefern sie sich alternative Verkehrsmittel zum Pkw (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß = Umweltverbund) für ihre Dienstgänge vorstellen könnten (Abbildung 28). 21 % der Mitarbeiter*innen nutzen für Dienstgänge bereits den Umweltverbund. Weitere 50 % könnten sich vorstellen, Dienstgänge zumindest teilweise mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto zu tätigen.

Nach Standorten aufgegliedert, sehen das größte Potenzial für die Nutzung des Umweltverbundes die Mitarbeiter*innen des Rathauses sowie der Kultur 123/Gebäudemanagement.

Dabei stellt die wichtigste Verkehrsmittelalternative für Dienstwege in Bezug auf alle Standorte das Fahrrad dar (82 % der Nennungen), ganz besonders für das Rathaus. Bus und Bahn werden mit nur 37 % als Alternative gesehen, auch hier wieder insbesondere von den Rathausmitarbeiter*innen.

5. Zusammenfassung Analyseergebnisse

Die wesentlichen Erkenntnisse aus den Analysen (Betriebssteckbriefe, Beschäftigtenbefragung und Wohnstandortanalyse) und Beratungsterminen sind in Tabelle 6 nach Verkehrsmitteln und in Tabelle 7 nach Standorten aufgeschlüsselt dargestellt.

Tabelle 6: Zentrale Ergebnisse nach Verkehrsmitteln

	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr häufig genutztes Verkehrsmittel 70 % der Arbeits- und 81 % der Dienstwege • Gründe für Pkw-Nutzung sind: Flexibilität, Wegeketten, Zeitaufwand, Bedarf für Dienstgänge • Parken: größtenteils kostenlos und ohne Kapazitätsprobleme • häufige Nutzung des Privat-Pkw auf Dienstwegen (sieben Achtel)
	<ul style="list-style-type: none"> • ÖV spielt bislang geringe Rolle: Arbeitswege 10 %, Dienstgänge 4% • ...obwohl gute Ausgangsbedingungen (Entfernung Haltestellen, Umsteigen, hochwertiges S-Bahn-Angebot, Reisezeit) bestehen • Z.T. Imageproblem (schlechter geschätzt als tatsächlich), z.T. Preisproblem (Tarifsprung, unverhältnismäßige Fahrpreise) • Höchste Umstiegsbereitschaft (64 %), Jobticket/ÖV-Preise sind wichtigste Verbesserungswünsche
	<ul style="list-style-type: none"> • Auf Arbeitswegen zweitwichtigstes Verkehrsmittel (16 %) • Auf Dienstgängen nur 6%, trotz typischer Radentfernungen: 52% < 3km • Höchste Umstiegsbereitschaft (64 %), Wichtigste Verbesserungswünsche: Dusche, Abstellanlagen, Dienst-/Leih-/Lease-Rad
	<ul style="list-style-type: none"> • Zweitwichtigstes Verkehrsmittel auf Dienstwegen (9 %) • Nutzung unabhängig von der Jahreszeit
	<ul style="list-style-type: none"> • Potential für alternierende Telearbeit • Ausdrücklicher Verbesserungswunsch

Tabelle 7: Zentrale Ergebnisse nach Standorten

Rathaus	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Radanteile auf Arbeitswegen im Sommer (19 %) • Nur Rathaus hat etwa regionsdurchschnittlichen ÖV-Anteil (13 %) • Hoher Anteil an Umstiegsbereitschaft ÖV (77 %) und Rad (70 %) auf Arbeitswegen • Hoher Anteil an Option auf mobiles Arbeiten • Dienstgänge häufig zu diversen Zielen • Höchster Anteil an Umweltverbund auf Dienstgängen: Fuß- (17 %), Rad- und ÖV (10 %)
Kultur 123 / Geb.manag.	<ul style="list-style-type: none"> • Höchster Pkw-Anteil auf Arbeits- (73 %) und Dienstwegen (97 %) • Hoher Anteil an Option auf mobiles Arbeiten • Dienstgänge v.a. zu immer gleichen Zielen • Hohe Dienstwagen-Verfügbarkeit und –Nutzung • Hoher Anteil mit Umweltverbund als Option
Kitas	<ul style="list-style-type: none"> • Einzugsbereich ist geprägt durch hohe Anteile Nahbereich (4 %) • Hohe Radanteile im Sommer (19 %) • Parken besonders häufig im öffentlichen Raum (Parkdruck) • Hoher Anteil „Radstrecke unbekannt“ ⇔ kurze Arbeitswege • Dienstgänge v.a. zu immer gleichen Zielen (Rathaus) • Dienstgänge: sehr hoher Pkw-Anteil, keine Dienstwagen-Verfügbarkeit
sonstige	<ul style="list-style-type: none"> • Höchster Pkw-Anteil auf Arbeitswegen (73 %) • Höchste Radanteile auf Arbeitswegen im Sommer (22 %) • Hohe Anteile Dienst-Pkw












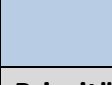



6. Maßnahmenplan

6.1 Grundlegende Strategie





Im Folgenden werden steckbriefartig mögliche Maßnahmen sortiert nach Handlungsfeldern vorgestellt. Jede Maßnahme wird kurz beschrieben und hinsichtlich Zeit-, Kosten- und Koordinierungsaufwand beurteilt. Im Steckbrief oben rechts findet der*die schnelle Leser*in eine Einschätzung zum Umsetzungsstand (Status Quo), der zeitlichen Perspektive sowie der Umsetzungspriorität jeweils in drei Stufen.



Bei der Analyse der Mobilität für die Stadtverwaltung Rüsselsheim hat sich herausgestellt, dass der Fokus der Maßnahmen für Arbeitswege auf einer Förderung der Mobilität per Rad und ÖPNV liegen sollte und für die Dienstwege auf Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs. Gleichzeitig sollten Maßnahmen zu einer effizienteren Pkw-Nutzung ergriffen werden (z.B. Einsatz Dienst-Pkw, Fahrgemeinschaften usw.).



6.2 Handlungsfelder/ Maßnahmenbereiche

Maßnahmentypen	Status Quo
 Fahrrad	 bereits umgesetzt: weiter so
 Fußgänger	 teilweise umgesetzt
 Kfz-Verkehr	 nicht umgesetzt
 Bus und Bahn	
 Information, Motivation und Beratung	
 Organisation	
	Zeitliche Perspektive
	 langfristig: die Maßnahme besitzt langfristig Potenziale, zunächst aber keine Priorität.
	 mittelfristig: die Maßnahme ist gut geeignet und sollte realisiert werden (ca. 3-5 Jahre).
	 kurzfristig: die Maßnahme ist sehr gut geeignet und sollte zeitnah (1-2 Jahre) realisiert werden.
	Priorität der Umsetzung
	 hohe Priorität: Thema mit vielen Rückmeldungen, leichte Umsetzbarkeit oder großer Wirkung
	 mittlere Priorität: mittlere Umsetzbarkeit, Wirkung
	 niedrige Priorität: Thema mit geringen Rückmeldungen oder schwieriger Umsetzbarkeit




1. Handlungsfeld Radverkehrsförderung



1.1	 Erweiterung bzw. Verbesserung von Fahrradabstellanlagen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung		<p>Wetterschutzte, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, welche in Eingangsnähe positioniert sind, tragen zur Attraktivität des Radfahrens bei.</p> <p>Die Fahrradabstellanlagen an den einzelnen Standorten sollen auf ihre Qualität, Quantität und Lage hin überprüft und bei Bedarf erneuert bzw. ergänzt werden. Dabei sollten vorzugsweise überdachte Bügel (anstatt sog. Felgenklemmer) Verwendung finden und die vorhandenen Bedarfe im Dialog mit den Beschäftigten abgestimmt werden. Konkret sollte v.a. geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mainstr. 7 (Stadtbüro): Erhöhung der Stellplatzzahl, Nachrüstung Überdachung, (bei der Begehung 23.5.2019 Auslastung von 150 % (vgl. S. 13) - Marktplatz 6 (Standort Wahlbüro): Neue Anlage (Wildparker!) - Marktplatz 4 (Standort Rathaus Faulbruchstr./Mainstr., Eingang zu Standesamt): Anlage erweitern (ausgelastet), ggf. unter Überdachung - Dammgasse: Ersatz mobiler Felgenklemmer durch moderne Anlage incl. Dach - Am Treff (Fahrradkäfig): Ersatz Felgenklemmer und Erneuerung Dach (Leck) - Theater/Bücherei: Erweiterung und Ersatz Felgenklemmer - Ferdinand-Stuttmanstr. 15: Errichten neuer Anlage (ggf. alternativ B+R-Anlage am Bf. Südseite nutzbar, sofern erweitert vgl. 1.2) 	
 			
Beurteilung		<p>18 % der Mitarbeiter*innen nutzen bereits gelegentlich das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Weitere 46 % können sich gut vorstellen, prinzipiell auf das Fahrrad umzusteigen, als Voraussetzung hierfür werden u.a. gute Abstellanlagen gewünscht (28 % der Nennungen). Da viele Arbeits- und Dienstwege typische Fahrraddistanzen aufweisen, bestehen hier große Verlagerungspotenziale (41 % der Arbeitswege < 5 km, 52 % der Dienstgänge < 3 km).</p>	
Aufwand		<p>Mittlerer Aufwand, Kosten Bügel ab 100 €/Stück, Förderung möglich:</p> <p>a) Mobilitätsförderungsgesetz (ehemals GVFG): auch als Sammelantrag z.B. über Kreis GG oder Regionalverband möglich</p> <p>b) Förderung über Nahmobilitäts-Richtlinie: https://mobil.hessen.de/verkehr</p>	
Zielgruppe		<p>Mitarbeiter*innen und Besucher*innen der Standorte</p>	
Koordinierung		<p>Tiefbauamt</p>	



1.2	  Erweiterung der Bike+Ride- Abstellanlagen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Einige Standorte der Stadtverwaltung befinden sich in typischer Rad-Entfernung von den S-Bahnhaltepunkten Rüsselsheim bzw. Opelwerk. B+R kann also für Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung eine Rolle spielen auf ihren Arbeits- oder Dienstwegen sowie für die Rüsselsheimer Bürger*innen, die auswärts z.B. in Frankfurt oder Mainz arbeiten und ihr Rad am Haltepunkt abstellen wollen.</p> <p>In Rüsselsheim gibt es bereits hochwertige, überdachte Anlagen an der Nord- und Südseite des Bahnhofs, allerdings sind sie in ihrer Quantität nicht ausreichend, einige sind auch in ihrer Qualität ungenügend. Bei der Begehung (23.5.19) betrug die Auslastung der Anlagen zwischen 116 % und 155 %. Die Stadt führt bereits Gespräche mit der DB im Rahmen des Projektes „Bahn+Bike“.</p> <p>Konkret bezüglich der B+R-Anlagen geprüft werden sollte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nordseite (140 Plätze/207 Räder): Erweiterung der Anlage, Ergänzung Überdachung am Vorplatz, => hier ist im Rahmen von „Bahn+Bike“ das Anbringen von Doppelstockparker mit Lademöglichkeit angedacht. - Südseite (60 Plätze/85 Räder): Erweiterung der Anlage, Ergänzung Fahrradboxen, Anlage im Südwesten: Ersatz der alten Bügel, Ergänzung Überdachung - Fahrradboxen: Aufgrund der langen Standzeiten und der Entwicklung zu hochwertigen Rädern, sollte die vorh. Fahrradboxen ergänzt werden. 		
Beurteilung	<p>Qualitativ hochwertige und in ausreichender Zahl vorhandene B+R-Anlagen befördern die kombinierte Nutzung von Bahn und Rad auf dem Weg zur Arbeit. Fahrradboxen können ergänzend für das Abstellen hochwertiger Räder interessant sein.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - mittlerer Aufwand für Kommune - Kosten Fahrradboxen: ca. 2.000 – 3.000 € - Förderung (sofern nicht über DB-Programm) möglich z.B. <ul style="list-style-type: none"> a) über Mobilitätsförderungsgesetz/ehemals GVFG: Sammelanträge stellen z.B. Koordination via Kreis GG, um die Bagatellgrenze zu überwinden b) über Nahmobilitäts-RL mögl.: Punkt 2.1 „investive Maßnahmen“ Punkt 10 „Fahrradabstellanlagen/B+R“ (i.d.R. 70% Förderung + ggf. 10% bei gehobenem Fördersatz) 		
Zielgruppe	Bewohner*innen, Mitarbeiter*innen, Besucher*innen		
Koordinierung	Tiefbauamt, DB, Radverkehrsbeauftragte		



1.3	 Anschaffung hochwertiger Dienstfahräder	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Hochwertige, gut zugängliche Diensträder können einen Teil der in Rüsselsheim überwiegend kurzen Dienstwege per Pkw ersetzen, dabei kann es sich je nach Einsatzzweck um konventionelle Räder, um Pedelecs oder Lasten-Räder handeln. Derzeit regelt dies jeder Fachbereich für sich, teils werden abgelegte Privaträder als inoffizielle Diensträder genutzt, teils wurden Räder klassisch über den Haushalt angeschafft. Vielfach ist das Vorhandensein der Diensträder nicht allen Beschäftigten bekannt, teils ist unklar, wie das Ausleihprozedere funktioniert, wo die Schlüssel liegen, ob es evtl. Packtaschen gibt, wer Ansprechpartner bei Reparaturen ist. Die Stadt Rüsselsheim hatte am Programm „Radfahren neu entdecken“ (HMWEVW) teilgenommen.</p> <p>Konkret geprüft werden sollte hinsichtlich der Diensträder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übersicht erstellen: Welcher FB hat welche Diensträder, wo stehen diese? - Anschaffung weiterer Diensträder prüfen: z.B. für den Standort Rathaus (über Haushaltsanmeldung / alternativ TN am Fahrradverleihsystem vgl. 1.4) - Einfaches Ausleihen sicherstellen: Niederschwellige Ausleihmöglichkeit (über Outlook-Kalender, zentrale Ansprechperson) - Information an Mitarbeiter*innen: Information über Vorhandensein der Räder, Standort, Ausleihprozedere ggf. Hinweis auf Packtaschen usw. - Materialtransport sicherstellen. ggf. Anschaffung von Korb/Koffer/Taschen - Einführungsveranstaltung: sinnvoll ist ein Vor-Ort-Termin, v.a. wenn Pedelecs/Lastenräder angeschafft werden, um evtl. vorhandene Nutzungshemmnisse abzubauen und Fragen zu klären. - Service- und Wartungsvertrag: Diensträder sollten regelmäßig (z.B. 1 x / Jahr) gewartet werden, z.B. via Fahrrad-Händler vor Ort. 		
Beurteilung	<p>Im Hinblick auf die überwiegend kurzen Dienstwege (52 % unter 3km), eignen sich Fahrräder als Alternative für die kurzen Pkw-Dienstfahrten. Bislang werden nur für 6 % der Dienstwege v.a. das eigene Fahrrad genutzt, so dass hier ein erhebliches Verlagerungspotential besteht. Pedelecs ermöglichen dabei ein entspanntes Fahren und unerschwitztes Ankommen zum Dienstgeschäft.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Beschaffung eigener Räder: mittlerer Aufwand (Förderung möglich) - Teilnahme VRN Nextbike: je nach Vertragsbedingungen (gering-mittel) 		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen auf innerstädtischen Dienstwegen		
Koordinierung	Zentrale Dienste, z.T. Hausmeister, künftig: Fuhrparkmanager*in?		



1.4	 <p>Prüfung: Stadtverwaltung als Ankerkunde für das Fahrradverleihsystem</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung 	<p>Fahrradverleihsysteme eignen sich insbesondere, um in städtischen Räumen kurze Wege zurück zu legen. Dabei kann das Rad als Hauptverkehrsmittel eingesetzt werden z.B. für innerstädtische Wege zwischen den Verwaltungsstandorten oder Teil einer Wegekette (z.B. zum Bahnhof) sein.</p> <p>In Rüsselsheim gibt es den Anbieter VRN Nextbike mit 56 Rädern an insgesamt 7 Stationen (u.a. auch Rathaus, Bahnhof Nord- und Südseite, Campus, Feuerwache). Die Stadtverwaltung nutzt das System bisher nicht, es wurden erste Gespräche mit dem Anbieter geführt, um zu prüfen, ob die Verwaltung als sog. „Ankerkunde“ beim Verleihsystem einsteigen möchte. Denkbar wäre, dass die Stadt auf die weitere Anschaffung von eigenen Diensträdern verzichtet (vgl. 1.3) und sich stattdessen bei Nextbike einkauft.</p> <p>Bislang waren die von Nextbike angebotenen konkreten Modalitäten nicht interessant, außerdem wurde von den Mitarbeiter*innen moniert, dass die eingesetzten Räder schwer und wenig attraktiv sind. Um Dienstgänge mit dem Rad zu erledigen, wurden hochwertige Diensträder als die bessere Option bewertet (vgl. 1.3), insbesondere dann, wenn vom Anbieter Nextbike kein attraktiveres Angebot unterbreitet wird.</p>		
Beurteilung	<p>Für die Stadtverwaltung könnte der Zugang zum vorhandenen Fahrradverleihsystem interessant sein, um Dienstwege zwischen den Standorten zurück zu legen (wichtige Dienstorte besitzen bereits eine Station) oder für den „letzten Kilometer“ z.B. für Mitarbeiter*innen, die mit der Bahn kommen. Gegenüber der Variante „Diensträder“ würde die Stadt Anschaffung, Wartung, Disposition der Räder usw. an den Verleiher auslagern. Allerdings werden die Nextbike-Räder nicht als hochwertig empfunden.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmungsaufwand mit Anbieter VRN Nextbike (aber ggf. eingesparte Kosten gegenüber Neuanschaffung von Diensträdern) - Kosten Größenordnung für evtl. zusätzliche Station: ca. 10.000 € für eine Station mit 5 Räder (von Stadt und/oder Nextbike zu tragen) - Förderung: bis zu 90% der Bau- und Betriebskosten möglich (z.B. über Klimaschutzinitiative, Umsetzung Nationaler Radverkehrsplan) 		
Zielgruppe	Bewohner*innen, Mitarbeiter*innen (Arbeits- und Dienstwege), Besucher*innen		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung, Nextbike, Radverkehrsbeauftragte		


1.5	 Prüfung: Einführung von Fahrradleasing (Jobrad)	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Das Modell des Dienstwagens wurde 2012 auf Fahrräder übertragen. Damit können Beschäftigte hochwertige Fahrräder über attraktive Leasingraten nutzen (für Arbeitswege und auch privat) und ggf. im Anschluss an den Leasingvertrag kostengünstig erwerben. Gleichzeitig senken sie ihr zu versteuerndes Bruttoeinkommen. Für die Stadtverwaltung Rüsselsheim als Arbeitgeberin ist Jobrad quasi „kostenneutral“, dem administrativen Aufwand stehen gesenkte Lohnnebenkosten gegenüber. Gleichzeitig kann ein Beitrag zur Gesundheitsförderung, zur Beschäftigtenmotivation, zum Klimaschutz und zum Image geleistet werden. Der früher bestehende „Zwang“ für den*die Arbeitgeber*in ein geleastes Rad in sein Eigentum zu übernehmen, wenn der Beschäftigte dies nicht wünscht, entfällt, spezialisierte Händler kaufen die Räder auf.</p> <p>Es findet eine monatliche Gehaltsumwandlung statt nach der 1%-Regel (analog zum Dienstwagenprivileg). Seit 1.3.19 muss bei Abnahme des Rades am Ende des Leasing-Vertrages nur noch der halbierte Bruttolistenpreis versteuert werden.</p> <p>Für Verwaltungen ist eine rechtssichere Einführung von Jobrad möglich, wenn:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) der Tarifvertrag eine <i>Öffnungsklausel</i> oder ausdrückliche Regelung zur Entgeltumwandlung enthält oder b) eine Entgeltumwandlung aus zusätzlichen <i>übertariflichen Vergütungsbestandteilen</i> besteht. <p>Das Vorliegen einer der beiden genannten Tatbestände müsste die Stadt für sich intern prüfen. Bei positivem Ergebnis können Gespräche mit einem der Jobradanbieter (z.B. Jobrad, LeaseRad GmbH u.a.) aufgenommen werden.</p>		
Beurteilung	Die Maßnahme unterstützt Mitarbeiter*innen darin, hochwertige Räder für den privaten und dienstlichen Gebrauch zu erwerben. Hochwertige Räder sind gleichbedeutend mit hohem Fahrspaß und einer Steigerung der Fahrradnutzung.		
Aufwand	Der Aufwand für die Stadt ist sehr überschaubar (geringer administrativer Aufwand von ca. 1h/Mitarbeiter*innen und Jahr). Der größte Teil des Aufwandes übernimmt der Jobrad-Anbieter (vgl. z.B. https://www.jobrad.org/arbeitgeber.html , https://www.lease-a-bike.de/vorteile-arbeitgeber-fahrradleasing).		
Zielgruppe	(neue) Mitarbeiter*innen		
Koordinierung	Fachbereich Personal		

1.6	 Prüfung: Weitere Dusch- und Umkleide- möglichkeiten	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Duschen und Umkleiden im Betrieb bieten Radfahrer*innen die Möglichkeit, auch bei schlechtem Wetter oder nach körperlicher Anstrengung einen angenehmen Arbeitstag zu verbringen. Dadurch wird eine Nutzungsbarriere für das Rad abgebaut. Derzeit verfügen die folgenden Standorte bzw. Fachbereiche bereits über eine Dusche: Kultur, Marktplatz 6, Mainzerstr. 7, Museum.</p> <p>Alle Standorte sollten auf das Vorhandensein von Duschen, Umkleiden (ggf. Spinde) überprüft und eine entsprechende Information an die Mitarbeiter*innen gegeben werden. Bei Ein- und Umbaumaßnahmen sollten die konkreten Bedarfe (z.B. zu Standort, Anzahl, Funktionalität) im Dialog mit den Mitarbeiter*innen ermittelt werden. Derzeit wird beispielsweise am Standort Rathaus im Ratskeller der Einbau einer Dusche incl. Umkleidemöglichkeiten geplant.</p> <p>Insbesondere sollte geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzbarkeit/Sauberkeit vorhandener Duschen: sind die vorhandenen Duschen in sauberem Zustand (z.B. im Museum?) - Information der Mitarbeiter*innen im Hinblick auf vorhandene Wasch- und Umkleidemöglichkeiten, da dies vielfach nicht bekannt ist. 		
Beurteilung	<p>18 % der Mitarbeiter*innen nutzen bereits gelegentlich das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Weitere 46 % können sich gut vorstellen, prinzipiell auf das Fahrrad umzusteigen. Als Voraussetzung hierfür werden u.a. das Vorhandensein von Duschen und Umkleiden benannt (35 % der Nennungen). Da viele Arbeits- und Dienstwege typische Fahrraddistanzen aufweisen, bestehen große Verlagerungspotenziale (41 % der Arbeitswege < 5 km, 52 % der Dienstgänge < 3 km). Hier kann die Stadtverwaltung als Vorbild auch für andere Arbeitgeber*innen wirken.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung und Mitarbeiter*inneninformation: geringer Aufwand - Einbau von Duschen und Spinden: mittlerer Aufwand 		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen		
Koordinierung	Gebäudewirtschaft		

1.7	 Reparaturset anschaffen + informieren	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Durch die Aufbewahrung von häufig benötigten Werkzeugen für einfache Reparaturen am Fahrrad an einem bekannten Ort, haben Mitarbeiter*innen die Möglichkeit, sich bei kleinen Pannen selbst zu helfen. Es wird eine Barriere für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit abgebaut. Für die Standorte der Stadtverwaltung könnte konkret:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einfaches Reparaturset für Verwaltungsstandorte angeschafft werden (z.B. Luftpumpe, Flickzeug, 13er Schraubenschlüssel, Ersatzschlauch, Kettenöl wichtige Sechskantschlüssel usw.) - Pannensäule am Standort Rathaus angebracht werden (Typ ADFC-Pannensäule z.B. im Innenhof) - Information über Angebot und Aufbewahrungsort an Beschäftigte - Wartung: regelmäßiges Überprüfen ggf. ergänzen des Reparatur-Sets. 		
	Die Stadtverwaltung plant mit einem einfachen Reparaturset zu beginnen.		
Beurteilung	Die Vorhaltung von Reparaturwerkzeug und häufig benötigtem Material an den Verwaltungsstandorten hilft Radfahrer*innen bei kleinen Pannen – ein Platter auf dem Hinweg wird so nicht zum Problem für den Rückweg.		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung, Hausmeister, Radverkehrsbeauftragte		



2. Handlungsfeld Förderung des Zufußgehens


2.1	 <p>Ergänzung der vorhandenen Wegweisung</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Eine wegweisende Beschilderung für zu Fuß Gehende kann einerseits für Ortsfremde Orientierung liefern und andererseits für Bewohner*innen wie Mitarbeiter*innen ein Bewusstsein schaffen für die oft kurzen Wege in Rüsselsheim.</p> <p>Rüsselsheim verfügt über eine durchgängige Beschilderung für Radfahrende und für Fußgänger*innen im Innenstadt- und Mainuferbereich. Allerdings ist als ortsfremde*r Fußgänger*in die fußläufige Verbindung zwischen S-Bahn-Halt und Zentrum/Rathaus nicht sofort offensichtlich. Zwar steht am Bahnhof eine entsprechende Säule Richtung Sophienpassage, wenn man den Bahnhof allerdings dem Hauptstrom folgend Richtung Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstraße verlässt, findet sich keine Wegweisung.</p> <p>Bei der Wegweisung sollte das Augenmerk v.a. auf den Wegen zu den ÖV-Haltestellen und wichtigen städtischen Zielen liegen. Konkret geprüft werden sollte, eine durchgängige Beschilderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vom Bahnhof zum Rathaus (via Bahnhofstr.) - Am nordöstlichen Ausgang (An der Schauburg) - Am südlichen Ausgang (Bahnhofsrückseite, Rheinstraße): Ergänzung vorhandener Stele durch eine Karte (vgl. Bild) <p>Die konkrete Ausgestaltung der Wegweisung sollte das Design der vorhandenen Säulen aufgreifen.</p>		
Beurteilung	<p>Verbesserungen der Fußwegesituation können das Gehen attraktiver machen – auch in der Kombination mit dem ÖPNV bzw. ein Bewusstsein für die fußläufige Erreichbarkeit des S-Bahnhaltepunktes schaffen.</p>		
Aufwand	geringer Aufwand		
Zielgruppe	Besucher*innen, Mitarbeiter*innen, Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung		

2.2	 	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Um Anreize für die Nutzung der eigenen Füße bzw. des Fahrrades auf dem Arbeitsweg zu schaffen, gibt es ganz verschiedene Möglichkeiten und Formate. Ansatzpunkt ist dabei auf situative Art etwas Neues auszuprobieren und sich spielerisch mit dem Thema Gehen bzw. Radfahren zu beschäftigen. Mitarbeiter*innen sollen so, ohne erhobenen moralischen Zeigefinger, dazu gebracht werden, das eigene Mobilitätsverhalten zu reflektieren. Es können verschiedene Aktionen gestartet werden (z.B. als Teilnahme an vorhandenen übergeordneten Kampagnen/Wettbewerben oder als eigene interne Aktion). Denkbare Formate sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilnahme an bestehenden Wettbewerben/Kampagnen wie z.B. dem „Stadtradeln“ (Klimabündnis), an welchem Rüsselsheim dieses Jahr wieder teilgenommen hat. Beim Stadtradeln gibt es auch die Möglichkeit dies auf ÖV-Nutzer*innen und Fußgänger*innen zu erweitern (Bsp. Gemeinde Sulzbach). Künftig soll auch wieder „mit dem Rad zur Arbeit“ aktiv beworben werden. - Aktion „Frühstück für Fußgänger und Radler“: Einmal im Halbjahr wird denjenigen, die zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit gekommen sind, als kleines Dankeschön z.B. vom OB/Stadtrat ein Frühstück spendiert. - Interner Wettbewerb: Wer in einem bestimmten Zeitraum am häufigsten zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit kam, erhält z.B. einen Gutschein für eine Fahrradüberholung oder ein Paar neue Schuhe. Alternativ: wer an mind. X Tagen/Jahr zu Fuß oder mit dem Rad in die Arbeit kommt, erhält einen zusätzlichen Urlaubstag. Mitarbeiter*innen, die regelmäßig zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit kommen, sind durchschnittlich an 3-5 Tagen weniger krank - einen „eingesparten“ Krankheitstag würde der*die Arbeitgeber*in dadurch an seine Mitarbeiter*innen zurückgeben. 		
Beurteilung	<p>Mit solchen Aktionen kann die Stadtverwaltung in regelmäßigen Abständen – positiv besetzt – immer wieder auf das Gehen und Radfahren hinweisen. Sie entfalten eine starke Multiplikatoren-Wirkung. Zusätzlich können sie aufgrund der gemeinsamen Aktion einen Beitrag zum Betriebsklima leisten.</p>		
Aufwand	geringer Aufwand		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen, (bei Stadtradeln auch die Bewohner*innen)		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung		


2.3	 <p>Weiter so: Gehwegüberfahrten entlang von Hauptfußwegeachsen</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Bei der Betrachtung der Fußgänger*innen-Unfälle stellen Abbiegen-Kreuzen-Unfälle (Kfz biegt aus vorfahrtberechtigter Straße kommend rechts/links ab und missachtet die Vorfahrt des geradeaus Laufenden) eine der häufigsten Unfallursachen dar. Gleichzeitig stellen für Fußgänger*innen, die sich entlang von Hauptverkehrsstraßen bewegen, die zu querenden Seitenstraßen (bei z.T. nicht abgesenktem Bordstein) ein Erschwernis auf ihren Wegen dar.</p> <p>Die sogenannten „Gehwegüberfahrten“ (vgl. Bild) leisten hier wirkungsvolle Hilfe. Einerseits verdeutlichen sie dem abbiegenden Kfz-Verkehr den Fußgänger*innenvorrang, andererseits können sich Fußgänger*innen entlang der Hauptverkehrsstraße niveaugleich (barrierefrei) fortbewegen. Sie ist die bauliche Antwort darauf, dass an der Stelle eigentlich die (untergeordnete) Fahrbahn den (übergeordneten) Fußweg unterbricht.</p> <p>In Rüsselsheim sind solche Gehwegüberfahrten z.T. bereits entlang der Mainzerstraße (z.B. vor dem Rathaus). Analog sollte dies entlang anderer wichtiger Hauptachsen für den Fußverkehr entsprechend systematisch umgebaut werden, wenn ohnehin Fahrbahnsanierungen oder Kanalbauarbeiten anstehen.</p>		
	Beurteilung	Wichtige Infrastrukturmaßnahme auf Hauptachsen des Fußverkehrs. Leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Barrierefreiheit.	
Aufwand	Ein Umbau „eigens für den Fußverkehr“ ist teuer, Verankert man den Umbau bei Ohnehinda-Maßnahmen (Kanalbau, Fahrbahnsanierung), kann es nahezu kostenneutral erfolgen.		
Zielgruppe	Fußgänger*innen		
Koordinierung	Tiefbauamt		


2.4	 Klimainsel Rathaus: Schattenbank + Trinkwasserspender	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung  	<p>In Rüsselsheim wurde der Klimanotstand ausgerufen, gleichzeitig besteht in punkto städtisches Mikroklima noch Verbesserungspotential. Im innerstädtischen öffentlichen Raum ist insgesamt wenig Stadtgrün zu verzeichnen und in ihm nur wenig schattige Aufenthaltsmöglichkeiten, z.B. weist der sanierte Marktplatz keine Aufenthaltsräume (Bänke) im Schatten auf. Trotz der Nähe zum Main ist Wasser im Bereich der Fußgängerzone wenig sicht- und erlebbar, außer über den Springbrunnen am Bahnhofsvorplatz. Das Vorhandensein von Grün und Wasser wirkt sich positiv auf das städtische Mikroklima aus und hilft, auch in heißen Sommern, einen angenehmen Aufenthalt im öffentlichen Raum zu erleben.</p> <p>Konkret am Rathaus zu prüfen wäre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufstellen einer runden Parkbank auf der Nordseite des Marktplatzes (vor dem Rathaus), umlaufend um den dort befindlichen Baum (wg. Brandschutz). So können auch Bus-Fahrgäste in Sichtweite zur Bushaltestelle auf ihren Bus im Schatten warten (vgl. Bild unten). - Aufstellen einer Schatten-Bank auf der Südseite des Marktplatzes, damit sich Besucher*innen des Wochenmarktes, wartende Bus-Fahrgäste, Boule-Spieler*innen usw. im Schatten aufhalten können. - Trinkwasserspender: An heißen Tagen heizt sich der innerstädtische Bereich (Asphalt, Pflaster, Hausfassaden) sehr stark auf, ein Wasserspender kann helfen Kreislaufschwierigkeiten vorzubeugen (vgl. Bild oben). 		
Beurteilung	Ergänzende Infrastrukturmaßnahme auf Hauptachsen des Fußverkehrs. Leistet einen Beitrag zur Gesundheitsvorsorge und angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum auch an heißen Tagen.		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Aufwand für eine Schattenbank - Trinkwasserspender: abhängig von Vorhandensein eines Wasseranschlusses 		
Zielgruppe	Fußgänger*innen, wartende ÖV-Fahrgäste, Bewohner*innen und Besucher*innen		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung, Tiefbauamt		



3. Handlungsfeld ÖPNV-Förderung

3.1	 Einführung eines Jobtickets	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Die Einführung vergünstigter ÖV-Tickets führt zu einer erheblichen Reduzierung der Mobilitätskosten für die Mitarbeiter*innen, womit die Akzeptanz und die Nutzung des ÖPNVs wesentlich verbessert werden können. Basierend auf den Befragungsergebnissen wurde der Stadt Rüsselsheim (Verwaltung und städtische Gesellschaften) ein attraktives Jobticket-Angebot des RMV vorgelegt. Bei einer Einführung des Jobtickets ist durch die Stadt der vom RMV ermittelte Preis je Mitarbeiter*in und Monat zu entrichten, unabhängig von der tatsächlichen Jobticket-Abnahme. Der Vertrieb erfolgt hausintern mit allen Freiheiten für die Stadt bzgl. Abgabepreis bzw. Zuschuss. Der Magistrat hat die Einführung des Jobtickets vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung beschlossen.</p> <p>Das Jobticket ist mit der Mitnahmereglung und der verbundweiten Gültigkeit nicht nur für Arbeitswege interessant, sondern auch für private Wege (z.B. für kulturelle Angebot in Frankfurt) nutzbar. Darüber hinaus vereinfacht ein Jobticket die Abrechnung für per ÖV getätigte Dienstgänge enorm (keine Einzel-Belegabrechnung mehr nötig). Entsprechend sollte die Nutzung des ÖV auf Dienstgängen für gut per ÖV zu erreichende Dienstziele klar verschriftlicht werden (vgl. 6.2).</p>		
Beurteilung	<p>Im Rahmen der Umfrage hat sich eine sehr hohe Umstiegsbereitschaft auf den ÖV gezeigt (64%). 1/6 der Mitarbeiter*innen wohnen im Einzugsbereich der S8/9, verfügen also über ein sehr attraktives Angebot (Taktichte, Betriebszeit). 88% könnten ohne oder mit nur einmaligem Umsteigen ihren Arbeitsplatz erreichen. Vergünstigte (Job-)tickets wurden von den Mitarbeiter*innen als wichtigster Verbesserungswunsch insgesamt und konkret als Voraussetzung für eine vermehrte ÖV-Nutzung genannt.</p>		
Aufwand	mittlerer Aufwand (je nach Modalität und Höhe des Zuschusses)		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen		
Koordinierung	Baudezernat		


4. Handlungsfeld effiziente Pkw-Nutzung



4.1	 <p>Optimierung Übersicht, Zugang, Buchung für Dienstfahrzeuge</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<p>Derzeit stehen für Dienstgänge, die mit dem Pkw zurückgelegt werden an den Verwaltungsstandorten Dienst-Fahrzeuge zur Verfügung. Innerhalb der Belegschaft besteht eine gewisse Unsicherheit / Unwissen darüber, wer auf welche Fahrzeuge zugreifen kann und wie das Ausleihprozedere von statten geht usw. Die vorhandenen Pkw werden nicht optimal eingesetzt, die „empfundene“ Dienstwagenverfügbarkeit als schlecht beschrieben, obwohl i.d.R. Fahrzeuge vorhanden sind. Konkret das Rathaus verfügt über 2 Pool-Fahrzeuge, die telefonisch bestellt werden, der FB 6 besitzt ein weiteres Fahrzeug. In diesem Jahr sollen 5 E-Fahrzeuge beschafft werden (3 für Gebäudemanagement, 2 für Rathaus), im nächsten Jahr sollen vsl. weitere 5 E-Fahrzeuge folgen, so dass eigentlich ausreichend Fahrzeuge vorhanden sind. Maßnahmen zur Optimierung der Dienstwagenverfügbarkeit sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übersicht erstellen über die vorhandenen Dienstfahrzeuge, ihren Standort, ihre Zugangsbedingungen usw. (Fahrzeuge anderer FB buchbar?) - Information der Mitarbeiter*innen über Zugang, Buchung, Standort usw. - Zugang: einfache Buchbarkeit gewährleisten (Outlook, Ansprechpartner) - Buchungsdisziplin: Poolfahrzeuge nur tageweise, für eindeutig terminierte Dienstgeschäfte buchen, konsequentes Löschen, wenn Termine entfallen - Ausstattung Fahrzeuge: „soziale Dienste“ benötigt Kindersitze - Prüfung Verkehrsmittelwahl: Einhaltung der Priorität für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) gemäß Dienstreisevorschrift? - Übersicht alternative Mobilitäts-Optionen für Dienstgeschäfte (vgl. 5.3). <p>Mit der geplanten Umstellung auf E-Fahrzeuge steht evtl. eine Aktualisierung an.</p>		
Beurteilung	<p>82 % der Dienstwege werden per Pkw zurückgelegt, von den mit Pkw getätigten Dienstwegen finden wiederum sieben Achtel mit dem Privat-Pkw statt. Die Dienstwagenverfügbarkeit wird nur mit 22 % angegeben. Dadurch entsteht ein faktischer Zwang morgens mit dem Privat-Auto zur Arbeit zu fahren, wenn Dienstwege erforderlich sind und Dienst-Pkw nicht zur Verfügung stehen. Es besteht deutliches Potential für eine Entkopplung der Arbeitswege von der Dienstwegemobilität und eine effektivere Nutzung der vorhandenen Dienstfahrzeuge.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand, ggf. Aktualisierung bei Umstellung auf E-Fahrzeuge erforderlich		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen auf Dienstwegen		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales, Fuhrparkmanager*in		



4.2	 Prüfung: Carsharing-Nutzung auf Dienstwegen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	III
Beschreibung	<p>Carsharing eignet sich, zur effizienten Abwicklung von Dienstgängen. Stadtverwaltungen nutzen Carsharing i.d.R. ergänzend zum vorhandenen eigenen Fuhrpark, um Nutzungsspitzen bei Dienstwagen abzufedern und damit Fahrzeuge einzusparen (Kostenaspekt). Interessant ist oft auch der Zugriff auf verschiedene Fahrzeugtypen und –größen (z.B. Polo, Kleinbus), passend zu Anlass und betroffene Mitarbeiterzahl für den jeweiligen Dienstgang.</p> <p>In der Region gibt es bereits einige Mittelstädte, die Carsharing auf ihrem Gebiet anbieten (z.B. Roßdorf, Groß-Gerau) und bei denen die Stadtverwaltung als Ankerkunde fungiert. Um auch spontane Nutzungen der Carsharing-Fahrzeuge für Dienstgänge der Mitarbeiter*innen zu ermöglichen, kann die Verwaltung mit dem Anbieter eine blockweise Buchung der Fahrzeuge (z.B. Mo.-Fr. 7 – 17 Uhr) vereinbaren. An Wochenenden und abends stehen die Carsharing-Fahrzeuge dann auch den Bewohner*innen zur Verfügung.</p> <p>Im Rüsselsheim ist der Carsharing-Anbieter book-n-drive aktiv (Station am Bahnhof), allerdings ist die Stadt bislang kein Ankerkunde, konkret in Bezug auf die Fahrzeuge wird von Problemen mit der Sauberkeit und Wartung berichtet. Da Rüsselsheim eine Umstellung des Fahrzeugpools auf E-Fahrzeuge plant, sollte diese Umstellung abgewartet und dann die Verfügbarkeit von Dienstfahrzeugen evaluiert werden (vgl. 4.1), bevor über das weitere Verfahren und ein evtl. Engagement in Sachen Carsharing entschieden wird.</p>		
Beurteilung	<p>82 % der Dienstwege werden per Pkw zurückgelegt, von den mit Pkw getätigten Dienstwegen finden wiederum sieben Achtel mit dem Privat-Pkw statt. Die Dienstwagenverfügbarkeit wird nur mit 22 % angegeben. Carsharing kann eine Möglichkeit darstellen die teuren Nutzungsspitzen abzufedern, ohne weitere eigene Pool-Fahrzeuge anzuschaffen.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmungsaufwand mit Externen (book-n-drive) - Ggf. Abstimmung mit Kreis GG (Mobilitätsmanagement) - Kostenbeispiel für Privatkund*innen: break even ist bei ca. 10.000 km Fahrleistung pro Jahr, die Kosten für eine Fahrt liegen derzeit z.B. bei 4€ (Basis) + 17ct./km 		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen und Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales, Fuhrparkmanager*in, Carsharing-Anbieter		

4.3	 Fahrgemeinschaften: Börse einführen, informieren und Stellplätze reservieren	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit die effizientere Nutzung von Pkws kann durch eine Vermittlungsbörse, durch aktive Ansprache von Mitarbeiter*innen, durch Parkvorberechtigungen und durch Heimweg-Garantien gefördert werden.</p> <p>Bislang bilden sich in Rüsselsheim Fahrgemeinschaften nur in kleinem Umfang basierend auf individuellen, bilateralen Absprachen zwischen Mitarbeiter*innen .</p> <p>Um einem breiteren Mitarbeiter*innenkreis den Zugang zu Fahrgemeinschaften zu ermöglichen, könnte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgemeinschaftsportale: der Verweis auf ein vorhandenes Portal z.B. Penderportal Hessen ins Internet/Intranet eingestellt werden https://www.pendlerportal.de/. Dies bringt die Option mit sich Fahrgemeinschaften mit Pendler*innen, auch außerhalb der Stadtverwaltung zu bilden, wodurch mit größerer Wahrscheinlichkeit passende Fahrpartner*innen zu finden sind. - Information der Mitarbeiter*innen über das Portal und seine Funktionsweise gegeben, besonders wirksam wäre dies, über eine Ansprache durch Oberbürgermeister*innen oder Dezernent*innen - Reservierte Stellplätze: prominente, eingangsnaher Stellplätze für Fahrgemeinschaften reserviert werden z.B. im Hof am Rathaus. 		
Beurteilung	Eine gemeinschaftliche Pkw-Fahrt zur Arbeit stellt (gegenüber der Alleinfahrt) eine effizientere Pkw-Nutzung dar, die eine Bevorzugung rechtfertigt.		
Aufwand	Geringer Aufwand, bei Nutzung vorhandener Penderportale muss nur ein Link auf der Homepage eingestellt werden.		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen (Bewohner*innen)		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales (Link)		

5. Handlungsfeld Information und Kommunikation



5.1	 <p>Mobilitätsinformationen für Besucher*innen Ergänzung Homepage</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Derzeit verfügt die Homepage der Stadt über einige Mobilitätsinformationen, allerdings sind diese z.T. schwer auffindbar. Eine Übersicht zu Anreisemodalitäten für verschiedene Verkehrsmittel sucht man vergeblich. Die vorhandenen Informationen sind Pkw-orientiert, Radverkehr taucht nur unter dem Reiter „Freizeit“ auf, die guten ÖV-Optionen könnten deutlich prominenter als Standortvorteil vermarktet werden.</p> <p>Eine Aktualisierung der Web-Site ist für nächstes Jahr bereits beauftragt, in diesem Zuge sollten auch die Mobilitätsinformationen für Besucher*innen und (neue) Mitarbeiter*innen gut aufbereitet und prominent platziert werden. Denkbare Informationen wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Übersicht Anreiseinformation: für alle Verkehrsmittel Anreise darstellen – ÖPNV: Benennung der relevanten Haltestellen (S-Bahnhof Rüsselsheim, Bushaltestelle Rathaus) und ÖPNV-Linien, Link zu relevanten Fahrplänen, Hinweis auf attraktives S-Bahnangebot (Takt, Betriebszeitraum) – Rad: Links zu a) Radroutenplaner (auch als Widget möglich), b) Freizeitkarten Regionalpark (Blatt 2), Radkarten „drei gewinnt“, „Fahrradanbindungen zum Flughafen“, c) Abstellanlagen; d) Fahrradverleihsystem. – Fuß: Hinweis Wegeleitsystem von S-Bahn bzw. 500 m Fußweg zum Rathaus – Pkw: ein Hinweis auf die ausgelastete Parksituation am Rathaus und alternative Optionen (z.B. Mainvorland), Hinweis Carsharing. <p>Mobilitätsinformationen können in kürzerer Form („Standardinformation“) ebenfalls auf Briefpapier, Einladungen und Flyern angegeben werden.</p>		
Beurteilung	Anreiseinformationen sollen kompakt, übersichtlich und verkehrsmittelneutral die Anreisemodalitäten zum Standort erklären und somit zu einer freien Verkehrsmittelwahl beitragen. Die Wahrnehmung wird auf Alternativen zum Pkw gelenkt.		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Externe und Besucher*innen		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales		



5.2	 Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeiter*innen / Azubis	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Durch eine Mobilitätsberatung der Mitarbeiter*innen können Mitarbeiter*innen gezielt angesprochen und ggf. individuelle Ansätze für eine effizientere Mobilität vermittelt werden. V.a. bei neuen Mitarbeiter*innen haben solche Mobilitäts-Informationen eine hohe Wirkung, da diese sich bezüglich ihrer Mobilitätsmuster ohnehin neu orientieren müssen und daher offener sind für alternative Mobilitätsformen.</p> <p>Mögliche Maßnahmen/Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – In Stellenausschreibungen: Hinweis auf „vorbildlicher Arbeitgeber*in im Bereich Mobilität“/auditierendes Unternehmen im Bereich nachhaltiger Betriebsmobilität (sofern Auditierung vorgenommen wird) – Im Bewerbungsgespräch: Proaktiver Hinweis auf verschiedene verkehrliche Möglichkeiten, um den künftigen Arbeitsort zu erreichen – Bei der Einstellung: Übergabe einer Mappe mit gut aufbereiteten Mobilitätsinformationen für alle Verkehrsmittel – Einführungswoche für Azubis: u.a. Hinweis auf Schülerticket Hessen (365 €), falls ein Jobticket (3.1) eingeführt wird, könnte dies ggf. billiger sein. – Regelmäßige Mobilitätsinformation: Um das Thema in Erinnerung zu rufen, sollte Mobilität immer wieder angesprochen werden z.B. einmal jährlich bei einer Personalversammlung vorzugsweise im Frühling, per Mail (Mobilitätsinfo als Doppelseiter, Newsletter) oder per Gehaltsabrechnung. <p>Die zu vermittelnden Informationen beziehen sich u.a. auf angespannte Parkraumsituation und alternative Mobilitätsoptionen bzw. Parkmöglichkeiten, Mobilitätsmöglichkeiten für Dienstwege (Dienstfahrräder, -fahrzeuge), Radler-Hinweise (Duschen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Radroutenplaner Hessen), Pendlerportal... vgl. auch 5.1</p>		
Beurteilung	<p>Beschäftigte können durch die (wiederholte) Ansprache des Themas zum Nachdenken über ihre eigene Mobilität und ggf. zum Umstieg motiviert werden, neue Mitarbeiter*innen müssen sich in ihrer Mobilität ohnehin neu ausrichten und sind daher offener für neue Mobilitätsoptionen.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand, Informationen z.T. aus Maßnahme 5.1 vorhanden		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen		
Koordinierung	Fachbereich Personal		


5.3	 <p>Mobilitätsinformationen für Dienstgänge der Mitarbeiter*innen</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Unsere Mobilitätsmuster verlaufen routiniert und sind in starkem Maße „eingefahren“, oft auch, weil notwendige Informationen nicht vorliegen oder diese im Bewusstsein nicht präsent sind. Gegenwärtig erfolgen die Dienstwege zu 82 % mit dem Pkw, Mobilitätsalternativen werden kaum wahrgenommen.</p> <p>Gebündelte Mobilitätsinformationen zum Thema Dienstgänge könnten beinhalten z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rad: Hinweis auf Diensträder + Link Radroutenplaner - ÖV: Hinweis Jobticket-Nutzung für Dienstgänge (so Jobticket eingeführt wird) bzw. Hinweis auf übertragbare RMV-Fahrscheine (so eingeführt) - Fuß: Stadtplan mit Karte und einem eingezeichneten Radius, der aufzeigt, welcher Bereich z.B. ausgehend vom Rathaus in 10 min Fußweg zu erreichen wäre. - Pkw: Übersicht Dienstfahrzeuge (Art, Standort, Buchung usw.). 		
Beurteilung	<p>Gerade bei den Dienstwegen wird der Pkw oft unreflektiert genutzt, oft weil für Mobilitätsalternativen keine Informationen vorliegen bzw. diese nicht bewusst gemacht werden. Hier kann eine gute Übersicht mit Informationen zu allen Verkehrsmitteln helfen, dieses Wahrnehmungsdefizit abzubauen.</p>		
Aufwand	<p>Geringer Aufwand, viele Informationen liegen bereits vor (vgl. 5.1, 5.2) und müssten „nur“ übersichtlich zusammengestellt werden.</p> <p>Eine solche Übersicht kann auch weiter entwickelt werden und als „Mobilitätskompass“ für andere Zielgruppen aufbereitet werden (z. B. für die Bewohner*innen), Anschauungsbeispiel: https://weilheim.de/attachments/article/2618/Mobikompass.pdf</p>		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales		







6. Handlungsfeld Organisation

6.1	 <p>Verstetigung des Prozesses: Mobilitäts- oder Klimaschutzbeauftragte</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Nicht nur die Initiierung eines Mobilitätsmanagementprozesses, sondern v.a. auch die Umsetzung und dauerhafte Begleitung von Maßnahmen und Angeboten des Mobilitätsmanagements bedürfen eines*einer "Kümmerer*in", der innerhalb der Verwaltung alle Aktivitäten anstößt und koordiniert.</p> <p>Die Stadt Rüsselsheim am Main hat für die Dauer des SEM-Prozesses eine Mitarbeiterin des Fachbereiches „Umwelt und Planung“ damit betraut, wichtig wäre eine Verstetigung des Prozesses. Organisatorisch umgesetzt werden kann dies durch</p> <ol style="list-style-type: none"> Eine(n) Klimaschutzbeauftragte(n) bzw. Mobilitätsbeauftragte(n), die Stadt plant im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Klimaschutzplanes eine(n) Klimaschutzbeauftragte(n) einzustellen, alternativ bzw. bis dahin die Fortführung der bestehenden Runde mit Vertretern aus den relevanten Ämtern wie sie im Rahmen des SEM-Prozesses sich zusammengefunden hat unter Leitung des Fachbereiches „Umwelt und Planung“. <p>Wichtige Aufgaben wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordinierung und Umsetzung der im Mobilitätsplan verankerten Maßnahmen – Ansprechpartner*in für mobilitäts- und klimaschutzbezogene Themen – Regelmäßige Mobilitätsinformationen und kontinuierliche Pressearbeit, um das Thema intern wie extern präsent zu halten – Initiierung und Organisation von: Aktionen zur Mobilität (z.B. Stadtradeln), Treffen einer regelmäßigen Arbeitsgruppe usw. – Fuhrparkmanagement... 		
Beurteilung	Das strategische Ziel der Mobilitätsberatung ist die dauerhafte Verankerung des Themas bei der Stadt.		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Aufwand - Klimaschutz-/Mobilitätsmanager ist förderfähig 		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen und Bürger*innen		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung		

6.2	 Dienstreisehinweise zur Verkehrsmittelwahl	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>In der Stadt Rüsselsheim gibt es derzeit keine verschriftlichte Darstellung darüber, welche Verkehrsmittel auf den Dienstgängen und Dienstreisen zu nutzen sind. Im Rundschreiben des Personalamtes Nr. 6/2010 (15.07.2010) wird jedoch darauf verwiesen, dass möglichst das ökonomischste Verkehrsmittel genutzt werden sollte.</p> <p>Gerade in Verbindung mit der Einführung des Jobtickets (vgl. 3.1) bietet es sich an, den ÖV zu bevorzugen (Stadt Rüsselsheim zahlt vsl. einen Zuschuss), zumindest auf Dienstwegen, die gut mit dem ÖV zu erreichen sind, die genauen Modalitäten sollten näher bestimmt werden.</p> <p>Um die Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) auf Dienstwegen zu befördern, sollte eine Dienstreisevereinbarung formuliert werden, welche</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Nutzung von ÖV, Rad und Fuß auf Dienstwegen als prioritär definiert (dies entfaltet insbesondere Wirkung, wenn das Jobticket eingeführt wird, vgl. Maßnahme 3.1) - bei Pkw-Nutzung: den Dienst-Pkw vor der Nutzung des Privat-Pkw stellt - Ausnahmen definiert, um Härtefälle abzuwenden: z.B. für mobilitätseingeschränkte Mitarbeiter*innen z.B. wenn Dienstgeschäfte in der Tagesrandzeit liegen oder wenn sich unter Nutzung des Privat-Pkw im Rahmen von Wegekettens kürzere Wege ergeben, entfällt die Priorität des Dienst-Pkw z.B. für während des Dienstganges benötigte Sonderfahrzeuge. 		
Beurteilung	<p>Derzeit werden 82 % der Dienstwege per Pkw getätigt, obwohl 52 % der Dienstwege < 3km weit sind (Option Fuß/Rad) und einige Dienstgeschäfte auch per ÖV getätigt werden könnten (Stadtbusssystem bzw. attraktiver S-Bahnanschluss).</p> <p>Die Maßnahme dient der Förderung und vermehrten Nutzung umweltfreundlicher Alternativen auf den Dienstwegen sowie des effizienteren Einsatzes der vorhandenen Dienstfahrzeuge.</p>		
Aufwand	gering		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen, Verwaltungsintern		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales, Personal		

6.3	 Dienstvereinbarung alternierende Telearbeit	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<p>Arbeitgeber*innen können die Wege ihrer Mitarbeiter*innen zur Arbeit umweltfreundlicher und effizienter gestalten (über die Verkehrsmittelwahl) oder z.T. versuchen, Wege an manchen Tagen gänzlich zu vermeiden (über Telearbeit).</p> <p>In Rüsselsheim arbeiten derzeit nur 2 % der Mitarbeiter*innen ab und zu von zu Hause aus. Eine entsprechende Dienstvereinbarung befindet sich in Vorbereitung, derzeit laufen Abstimmungsgespräche mit Dienststelle und Personalrat.</p>		
Beurteilung	<p>47 % der Mitarbeiter*innen können sich theoretisch vorstellen, tageweise von zu Hause aus zu arbeiten. In der Mitarbeiter*innenbefragung gaben v.a. die Rathausmitarbeiter*innen (69 %) und Mitarbeiter*innen von Kultur 123/Gebäudemanagement (53 %) an, sich potentiell Homeoffice vorstellen zu können.</p>		
Aufwand	<p>Mittlerer Aufwand, es müssen Arbeitsplätze zu Hause entsprechend technisch ausgestattet werden, dass Telearbeit möglich ist.</p>		
Zielgruppe	<p>Verwaltung,</p>		
Koordinierung	<p>Fachbereich Personal</p>		

6.4	 Prüfauftrag: Einführung Fuhrparkmanager*in	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>In der Stadt Rüsselsheim gibt es in den verschiedenen Fachbereichen unterschiedliche Lösungen für die Zuständigkeiten für ggf. vorhandenen Poolfahrzeuge und Diensträder. Teils übernehmen Hausmeister eine solche Funktion, teils ist es in der Zuständigkeit einzelner Mitarbeiter*innen mit einem gewissen Stundenkontingent.</p> <p>Ideal wäre ein(e) zentrale(r) Fuhrparkmanager*in, der/die:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine regelmäßig Wartung übernimmt - sich um Service und anfallende Reparaturen kümmert. 		
Beurteilung	Die Maßnahme dient der regelmäßigen Wartung und guten Instandsetzung der Dienstfahrzeuge (Pkw und Räder gleichermaßen).		
Aufwand	Mittlerer Aufwand (neue Stelle erforderlich)		
Zielgruppe	Verwaltungsintern		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales		

6.5	 Evaluation / Audit SEM-Prozess	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Die Stadt Rüsselsheim hat den Coaching-Prozess im Rahmen des Programmes „südhessen effizient mobil“ erfolgreich durchlaufen. Um in Bezug auf den Umsetzungsprozess einzelner Maßnahmen mehr Verbindlichkeit nach innen und außen zu schaffen, kann über die IHK ein Audit vorgenommen und das Prädikat „vorbildlich mobil“ erworben werden. Zusätzlich zum ausgearbeiteten Mobilitätskonzept ist ein Beratungsgespräch gemeinsam mit IHK und ivm erforderlich. In diesem Rahmen werden auch etwa 10 Maßnahmen ausgewählt, mit welchen innerhalb der nächsten drei Jahre begonnen werden sollte. Das auf dieser Basis ausgestellte Zertifikat ist drei Jahre gültig. Für die Folgezertifizierung sollten 65 % der im Vorfeld definierten Maßnahmen erfolgreich realisiert bzw. begonnen worden sein. Auch unabhängig von einer möglichen Auditierung sollte im Sinne einer Evaluation des Gesamtprozesses nach etwa drei Jahren eine Positionsbestimmung durchgeführt werden.</p>		
Beurteilung	<p>Die Maßnahme schafft Verbindlichkeit für den Umsetzungsprozess nach innen (verwaltungsintern) und außen (Kommunikation gegenüber Bewohner*innen, Kund*innen, Besucher*innen).</p>		
Aufwand	<p>Geringer Aufwand (Auditprozess)</p>		
Zielgruppe	<p>Verwaltungsintern</p>		
Koordinierung	<p>Fachbereich Umwelt und Planung</p>		

7. Weiteres Vorgehen

Es ist geplant die zentralen Ergebnisse des Workshop-Programmes „südhessen effizient mobil“ zunächst dem Magistrat der Stadt Rüsselsheim und anschließend der Belegschaft vorzustellen. Als Basis für die etwaig zu stellenden Förderanträge sollte der Magistrat das Mobilitätskonzept per **Grundsatzbeschluss** verabschieden. Dabei findet noch keine Festlegung hinsichtlich der Umsetzung einzelner Maßnahmen statt.

Um den begonnenen Prozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements lebendig zu halten, ist es wichtig, eine*n zentrale*n Kümmer*in für die **Umsetzung der Maßnahmen** zu betrauen. Dies kann, durch die Einstellung eines spezifischen Klima- und Mobilitätsmanagers (förderfähig) erfolgen oder alternativ weiterhin durch den Fachbereich Umwelt und Planung koordiniert werden.

Aus der Erfahrung anderer Mobilitätsmanagement-Prozesse erscheint es ratsam, sich zunächst eine überschaubare Zahl kleinerer, vergleichsweise leicht zu realisierender Maßnahmen aus der Prioritätsstufe 1 vorzunehmen, um schnelle Erfolge verbuchen und ggf. weitere Mitstreiter*innen gewinnen zu können. Basierend auf ersten Erfolgen können dann in einem zweiten Schritt und verteilt auf mehr Schultern die größeren Projekte angegangen werden.

Die IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar bietet eine zweistufige **Zertifizierung** des Prozesses mit dem Prädikat „vorbildlich mobil“ an. Hierzu ist für die Erst-Zertifizierung die Vorlage des erstellten betrieblichen Mobilitätskonzeptes bei der IHK erforderlich sowie ein Beratungsgespräch (mit IHK, ivm) zur gemeinsamen Festlegung von Entwicklungszielen u.a. mit welchen Maßnahmen soll begonnen werden? Das auf dieser Basis ausgestellte Zertifikat ist drei Jahre gültig. Für die Folgezertifizierung wird eine überschaubare Anzahl an Maßnahmen (z.B. 10 Stück) für die Umsetzung binnen drei Jahre festgeschrieben. Konnten 65 % der im Vorfeld definierten Maßnahmen erfolgreich realisiert werden, erhält die Stadt Rüsselsheim die Rezertifizierung. Der Zertifizierungsprozess hilft Verbindlichkeit bezüglich der Maßnahmenumsetzung zu schaffen und erhöht die Außenwahrnehmung für das Engagement der Mitarbeiter*innen verwaltungsintern sowie gegenüber der Bevölkerung. Die Überreichung des Prädikates „vorbildlich mobil“ durch die IHK wird in der Regel für einen Pressetermin genutzt und kann z.B. im Zuge von Stellenausschreibungen oder für Nachhaltigkeits- oder Klimaberichte o.ä. verwendet werden.

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	624/ 16- 21
AusIB	ÄR	SozJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Wohnungslosenhilfekonzert 2019 der Stadt Rüsselsheim am Main

M-Nr.: 315 / 19

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt das beigefügte Wohnungslosenhilfekonzert 2019 (Anlage I) zur Kenntnis.

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass

2. Zahl der Obdachlosenfälle seit Beschluss des Wohnungshilfekonzertes aus dem Jahr 2016 um mehr als 52 % von 61 (113 Personen) auf 93 (189 Personen) im Jahr 2018 gestiegen ist.
3. die Zahl der eingewiesenen Familien ab drei Personen von 18 in 2016 auf 28 Fälle in 2018 gestiegen ist.
4. die Unterbringungskapazitäten der Obdachlosenbehörde für Familien und Einzelpersonen in der städtischen Obdachlosenunterkunft und in Pensionen zunehmend knapp werden.

B. Beschlussvorschlag

1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt das vorgelegte Wohnungslosenhilfekonzert 2019 (Anlage I).

E. Problem

Problematisch ist die in den letzten drei Jahren weiter gestiegene Anzahl von obdachlosen Menschen in Rüsselsheim. Die Zahl der Obdachlosenfälle ist seit Beschluss des Wohnungshilfekonzeptes aus dem Jahr 2016 von 61 auf 93 Fälle (+52%) im Jahr 2018 angestiegen, die Zahl der betroffenen Menschen von 113 auf 189 Personen (67%). Hinter den Zahlen verbergen sich in zunehmendem Maße betroffene Familien mit minderjährigen Kindern.

Zusammen mit der steigenden Verweildauer der Menschen in der städtischen Obdachlosenunterkunft am Flörsheimer Weg 2/2a oder in Pensionen führt dies zu einer zunehmenden Verknappung der Unterbringungskapazitäten der Obdachlosenbehörde.

Dazu kommen aktuell unzureichende Personalressourcen in der Sozialarbeit der Obdachlosenbehörde. Derzeit ist eine Vollzeitstelle personalisiert, eine weitere Stelle wird zeitnah ausgeschrieben.

Der Aufbau eines umfassenden Case-Managements mit dem Ziel der Reintegration in den Wohnungsmarkt ist bei einem Betreuungsschlüssel von 1:200, nach Personalisierung der zweiten Stelle Sozialarbeit 1:100, nicht möglich.

Die Arbeit der Sozialarbeit konzentriert sich daher aktuell auf die Hausleitung der Obdachlosenunterkunft am Flörsheimer Weg 2/2a und die Betreuung der dort untergebrachten Personen. Die Betreuung der in Pensionen untergebrachten Personen und Familien kann erst nach Besetzung der zusätzlichen Stelle adäquat erfolgen.

F. Lösung

Die Fortschreibung des Wohnungshilfekonzeptes aus dem Jahr 2016 beschreibt folgende Handlungsoptionen zur Begegnung der steigenden Fallzahlen in der Obdachlosenunterbringung.

1. Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Obdachlosigkeit

- Ausweitung der Mitteilungspflicht des Amtsgerichtes

Mitteilungen über die Rechtsanhängigkeit von Räumungsklagen bzw. die Weiterleitung dieser Mitteilungen durch den Sozialhilfeträger an die städtische Obdachlosenbehörde würde einen frühzeitigeren Eingriff der Sozialarbeit der Obdachlosenbehörde in den Prozess des Wohnungsverlustes ermöglichen. Die Wahrscheinlichkeit, den Wohnraum erhalten zu können, würde deutlich erhöht.

- Wiedereinführung der Straßensozialarbeit seit Juni 2019

Die Straßensozialarbeit ermöglicht das präventive Arbeiten mit Personen, welche in prekären Lebens- und Wohnverhältnissen leben und vom Verlust der Wohnung bedroht sind.

- Post- anstatt Meldeadresse

Viele Personen, welche bei der Obdachlosenbehörde vorsprechen, sind temporär bei Freunden oder Verwandten untergekommen, sie sind per Definition demnach wohnungslos, jedoch nicht obdachlos. In diesen Fällen wird die Einweisung nur zum Zweck des Erhalts einer Meldeadresse als Voraussetzung für den Transferleistungsbezug nachgefragt. Die Postadresse des Diakonischen Werkes ermöglicht den Transferleistungsbezug auch ohne melderechtliche Adresse, eine Einweisung ist in der Folge nicht mehr notwendig.

- Case-Management und Vernetzung

Für die Systematisierung der sozialen Arbeit der Obdachlosenbehörde bereits im präventiven Wirken ist die Etablierung eines Case-Management vorgesehen sowie die stärkere Vernetzung mit weiteren Akteuren des sozialen Netzes.

2. Reaktive Maßnahmen mittels Kooperation und innovativer Ansätze

Obdachlosigkeit lässt sich mittels präventiver Maßnahmen nicht in Gänze vermeiden. Genauso wenig handelt es sich bei obdachlosen Menschen um eine homogene Gruppe, sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Bedarfslagen, der rechtlichen Grundlage der Unterbringung und Betreuung sowie ihrer Reintegrationsperspektiven in den Wohnungsmarkt.

Demensprechend existieren in Rüsselsheim verschiedene Angebote der Unterbringung und Betreuung.

- Die städtische Obdachlosenbehörde bringt Menschen zwecks Gefahrenabwehr auf Grundlage des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) per Einweisung unter. Kapazitäten existieren in der städtischen Obdachlosenunterkunft am Flörsheimer Weg 2/2a und in Pensionen. Zudem besteht die Möglichkeit, in den zuvor verlorenen Wohnraum wieder einzuweisen. Es existiert keine gesetzliche Verpflichtung für die sozialpädagogische Betreuung eingewiesener Personen. Dennoch beschäftigt die Obdachlosenbehörde aktuell eine, noch in 2019 zwei sozialpädagogische Fachkräfte für die Betreuung und Beratung eingewiesener Personen mit dem Ziel der Reintegration in den Wohnungsmarkt.
- Von Seiten des Diakonischen Werkes Groß-Gerau/Rüsselsheim (DW) wird die Unterbringung und Betreuung obdachloser Menschen im Rahmen der §§ 67 (Hilfen zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten) und 53 (Eingliederungshilfe) SGB XII in Wohngruppen oder bei Einzelunterbringung in Wohncontainern angeboten. Im Rahmen dieser Hilfen ist die Wohnungsvermittlung nur ein Aspekt des Hilfespektrums. Zugleich werden beispielsweise Hilfen zur Ausbildung und für die Erlangung und Sicherung eines Arbeitsplatzes angeboten. Kostenträger ist der Landeswohlfahrtsverband als überörtlicher Sozialhilfeträger.
- In der Wohnungslosenhilfeeinrichtung des Diakonischen Werkes am Rugbyring 150 werden außerdem 11 Notübernachtungsplätze vorgehalten, welche von obdachlosen Personen maximal 14 Nächte belegt werden können. Eine Einweisung oder Hilfen nach den §§ 67; 53 SGB XII sind nicht notwendig.

Ziel der Neukonzeption der Wohnungslosenhilfe ist es, die Durchlässigkeit der verschiedenen Unterbringungs- und Betreuungsmaßnahmen mittels Kooperation zwischen den Leistungsträgern zu erhöhen sowie die Passungsfähigkeit der Angebotsformen an die Bedarfe der Personen zu verbessern.

So existiert seit dem zweiten Halbjahr 2018 eine Kooperation mit dem Diakonischen Werk mit dem Ziel, von der Obdachlosenbehörde eingewiesene Menschen zur Inanspruchnahme von Hilfen in besonderen Lebenslagen (§67 SGB XII) oder der Eingliederungshilfe (§ 53 SGB XII) zu motivieren, sofern der entsprechenden Bedarf besteht. Als vertrauensbildende Maßnahme und um einen ersten Zugang zu den Menschen in der Obdachlosenunterkunft und den Pensionen zu bekommen, bietet eine Sozialarbeiterin der Diakonie seit November 2018 wöchentlich zweistündige Sprechstunden in zwei Pensionen sowie der Unterkunft im Flörsheimer Weg an. Eine dritte Pension wird ebenfalls wöchentlich aufgesucht, jedoch können hier aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine Sprechstunden stattfinden.

Zudem wird als dritte Säule der Wohnungslosenhilfe die Umsetzung des Projektes Housing First in Kooperation mit der gewobau und dem Diakonischen Werk angestrebt.

Housing First beschreibt einen Ansatz zur Reintegration von Menschen ohne Obdach, welcher ursprünglich von der US-Amerikanischen Sozialpolitik entwickelt wurde. Die Idee hinter dem Konzept ist es, Obdachlosigkeit durch eine direkte Versorgung mit Wohnraum zu beenden, ohne, dass die Menschen im Vorfeld Bedingungen zu erfüllen haben.

Die Umsetzung des Projektes in Rüsselsheim sieht die Anmietung von sozial geförderten Wohnungen für maximal sechs Monate durch die Stadt vor, welche von Seiten der gewobau auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung angeboten wurden. Die Stadt ihrerseits untervermietet die Wohnungen an auf Grundlage des HSOG eingewiesene Personen bzw. Familien über genannten Zeitraum. Gestaltet sich das Untermietverhältnis in dieser Zeit problemfrei, steht den untermietenden Personen ein Vormietrecht als Hauptmieter*innen für die Wohnung zu. Für die Unterstützung bei der Bewältigung verschiedener Problemlagen wird den Housing First Teilnehmer*innen eine sozialpädagogische Ressource in Kooperation mit dem Diakonischen Werk zur Seite gestellt. Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dieser wird vor Aufnahme in das Projekt per Vereinbarung fixiert.

3. Personalausstattung

Für die Umsetzung des Konzeptes, insbesondere der präventiven Maßnahmen im Sinne des Case-Managements, wird noch in 2019 eine weitere Stelle für die Sozialarbeit der Obdachlosenbehörde ausgeschrieben. Zusammen mit der engen Kooperation mit dem Diakonischen Werk im Rahmen der Überleitung in die §§ 53 und 67 SGB XII und im Rahmen des Housing First Projektes wird eine systematischere Betreuung und Reintegrationsarbeit mit den obdachlosen Menschen möglich.

G. Kosten

Die Umsetzung des Wohnungslosenhilfekzeptes 2019 ist ohne finanziellen Mehraufwand möglich.

Mit dem Austausch der Containeranlage der Wohnungslosenhilfeeinrichtung des Diakonischen Werkes am Rugbyring 150 wurde die Stadtverordnetenversammlung bereits per Beschlussvorlage in ihrer Sitzung am 21.11.2019 befasst.

Die Beschlussvorlage über die Umsetzung des Projektes Housing-First wird parallel zum vorliegenden Konzept eingebracht.

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Wohnungslosenhilfekonzept 2019

der Stadt Rüsselsheim am Main



Fachbereich Soziales und Gesundheit
Stand: 05.11.2019

1. Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Rechtliche Einordnung	3
2.1	Einweisungen auf Grundlage des HSOG	3
2.2	Unterbringungen auf Grundlage der §§ 67 und 53 SGB XII	4
2.3	Notübernachtungen	5
3.	Zahlen Daten und Fakten – Obdachlosigkeit in Rüsselsheim	5
3.1	Haushaltsgrößen	6
3.2	Jährliche Zu- und Abgänge	6
3.3	Verweildauer	7
3.4	Kinder und Jugendliche in Obdachlosenunterkünften und Pensionen	7
3.5	Kosten der Obdachlosenunterbringung	8
3.6	Unterbringungsformen	8
4.	Einrichtung der Wohnungslosenhilfe des Diakonischen Werkes	9
5.	Ursachen der Obdachlosigkeit	10
6.	Umsetzungsstand zum Wohnungslosenhilfekonceptes aus dem Jahr 2016	11
7.	Fortschreibung des Wohnungshilfekonceptes	12
7.1	Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Obdachlosigkeit	12
7.1.1	Ausweitung der Mitteilungspflicht gemäß § 36 Abs. 2 SGB XII	13
7.1.2	Case-Management	15
7.1.3	Ausbau der Vernetzung	15
7.1.4	Wiedereinführung der Straßensozialarbeit	16
7.1.5	Post- anstatt Meldeadresse	16
7.2	Reaktive Maßnahmen – Reintegration mittels Kooperation und innovativer Ansätze	17
8.	Personalausstattung	22
9.	Fazit	22

1. Einführung

Im Laufe der letzten Dekade verzeichneten die Städte und Gemeinden insbesondere in den Ballungsgebieten einen enormen Anstieg der Obdachlosenfälle. Strukturell liegen die Ursachen vor allem in den mangelnden Neubauaktivitäten sozial geförderter Wohnungen sowie nicht verlängerten Bindungen für bestehenden Wohnraum auf Grundlage undifferenzierter Bevölkerungsprognosen. So sagten Bevölkerungsstatistiker in der Vergangenheit eine schrumpfende und alternde Bevölkerung in Deutschland voraus. Verglichen mit der Realität haben sich diese Prognosen zwar als korrekt erwiesen, treffen jedoch regional auf sehr unterschiedliche Weise zu.

So sind insbesondere Städte als Ballungsgebiete vom Zuzug aus ländlichen Gebieten sowie von Migrationsbewegungen "betroffen". Während Letztere zu großen Teilen schrumpfen und vergreisen, wachsen viele Städte und verzeichnen teilweise eine Trendumkehr hin zu einer sich verjüngenden Bevölkerung.

Rüsselsheim am Main befindet sich als 10. größte Stadt in Hessen mit aktuell rund 65.000 Einwohner*innen mitten im Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes. Die Stadt verzeichnete in den Jahren 2012 bis 2017 ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum von jährlich 925 Menschen (1,5%), die Mieten für eine Referenzwohnung in Rüsselsheim sind im selben Zeitraum um 12% auf 8,38 €/m² gestiegen¹. Zugleich verzeichnet Rüsselsheim mit 13,68% im Jahr 2017 die höchste Quote an Empfänger*innen von Transferleistungen nach dem zweiten Sozialgesetzbuch im Kreisgebiet Groß-Gerau.

Vor diesem Hintergrund ist ein Großteil der auch in Rüsselsheim zunehmenden Obdachlosigkeit zu erklären.

2. Rechtliche Einordnung

Von Obdachlosigkeit betroffene Menschen bilden keine homogene Gruppe sondern differenzieren sich entlang ihrer Bedarfslagen, Ziele und Reintegrationsperspektiven in den Wohnungsmarkt. Demensprechend werden in Rüsselsheim verschiedene Unterbringungsformen vorgehalten, deren rechtliche Grundlagen in den Sozialgesetzbüchern oder im Hessischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) zu finden sind.

2.1 Einweisungen auf Grundlage des HSOG

Die Unterbringung obdachloser Menschen gehört zu den Pflichtaufgaben einer Gebietskörperschaft zur Gefahrenabwehr nach dem Hessischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG §§ 6, 11, 64, 68, 69). Zuständig ist somit die städtische Obdachlosenbehörde.

¹ F+B Marktmietenanalyse 2018.

Obdachlosigkeit liegt vor, wenn eine oder mehrere Personen unfreiwillig ohne Unterkunft bzw. Raum für die notwendigsten Lebensbedürfnisse sind und nicht aus eigenen Kräften und Mitteln die Obdachlosigkeit durch Beschaffung einer Wohn- oder Unterkunftsmöglichkeit beseitigen konnten. In diesen Fällen muss durch die zuständige Behörde ein vorläufiges und befristetes Unterkommen gestellt werden. Die Unterkünfte müssen den Mindestanforderungen an eine menschenwürdige Unterbringung entsprechen. Maßstab ist die Achtung und der Schutz der Menschenwürde nach Art. 1 Abs. 1 GG. Die Art und Ausstattung der Obdachlosenunterkünfte ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Da diese Unterkünfte nur vorübergehend Obdach gewähren sollen, ist die Einrichtung gemäß Rechtsprechung auf die einfachsten Verhältnisse abzustellen.

Die Unterbringung obdachloser Menschen setzt voraus, dass sie unterbringungswillig und unterbringungsfähig sind. Darüber hinaus sind sie verpflichtet, sich selbst eine geeignete Wohnung zu beschaffen, bzw. sich um eine solche zu bemühen. Eine Wiedereinweisung in den verlorenen Wohnraum ist nur zulässig, wenn es keine anderen Unterbringungsmöglichkeiten gibt (HSOG §9).

Im Rahmen der Unterbringung nach dem HSOG besteht für die Obdachlosenbehörde keine gesetzliche Verpflichtung, eine sozialpädagogische Betreuung anzubieten.

2.2 Unterbringungen auf Grundlage der §§ 67 und 53 SGB XII

Der §67 SGB XII beschreibt die sogenannten Hilfen zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten. Leistungsberechtigt sind Personen, bei denen besondere Lebensverhältnisse mit sozialen Schwierigkeiten verbunden sind, wenn sie aus eigener Kraft hierzu nicht fähig sind. Die Leistungen umfassen gemäß § 68 SGB XII alle Maßnahmen, die notwendig sind, um die Schwierigkeiten abzuwenden, zu beseitigen, zu mildern oder ihre Verschlimmerung zu verhüten, insbesondere Beratung und persönliche Betreuung für die Leistungsberechtigten und ihre Angehörigen, Hilfen zur Ausbildung, Erlangung und Sicherung eines Arbeitsplatzes sowie Maßnahmen bei der Erhaltung und Beschaffung einer Wohnung. Zur Durchführung der erforderlichen Maßnahmen ist in geeigneten Fällen ein Gesamtplan zu erstellen. Hilfen nach § 67 SGB XII sind in aller Regel auf maximal 2 Jahre begrenzt.

Der §53 SGB XII regelt die Eingliederungshilfe für behinderte Menschen. Im Kontext der Obdachlosenhilfe handelt es sich in den allermeisten Fällen um seelische Behinderungen in Folge von Suchterkrankung oder seelischen Belastungen. Aufgabe der Eingliederungshilfe gemäß §54 SGB XII ist es, [...] eine Behinderung oder deren Folgen zu beseitigen oder zu mildern und die behinderten Menschen in die Gesellschaft einzugliedern. Hierzu gehört insbesondere, den behinderten Menschen die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft zu ermöglichen oder zu erleichtern [...]. Die Hilfen gemäß §53 können unbegrenzt gewährt werden.

Leistungen nach den §§ 53; 67 SGB XII müssen von Seiten des Leistungsempfängers beantragt werden (Individualhilfe). Kostenträger der Landeswohlfahrtsverband Hessen gemäß §2 HAG/SGB XII als überörtlicher Träger der Sozialhilfe.

2.3 Notübernachtungen

Das Diakonische Werk Groß-Gerau/Rüsselsheim hält in seiner Einrichtung für Wohnungsnotfälle Notübernachtungsplätze vor. Hier können Menschen für maximal 14 Nächte übernachten, ihre Kleidung waschen und Mahlzeiten zu sich nehmen. Diese Hilfe richtet sich an Menschen, welche nicht sesshaft werden möchten und nach einer gewissen Zeit ihren Standort wechseln werden. Für diese zeitlich begrenzten Übernachtungen ist weder eine Einweisung auf Grundlage des HSOG noch die Beantragung von Hilfen nach den §§ 67 oder 57 SGB XII notwendig. Die Finanzierung erfolgt über den örtlichen Sozialhilfeträger.

3. Zahlen Daten und Fakten – Obdachlosigkeit in Rüsselsheim

Die Obdachlosenbehörde der Stadt Rüsselsheim registriert seit dem Jahr 2012 steigende Zahlen von Einweisungen nach dem Hessischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG).

Folgende Tabelle bietet einen Überblick über die Entwicklung der Einweisungen in den Jahren 2011 bis 2018. Darunter sind alle Einweisungen gefasst, unabhängig davon, ob es sich um eine Wiedereinweisung in den zuvor bewohnten Wohnraum oder eine Einweisung in eine Obdachlosenunterkunft bzw. Pension handelte. Nicht berücksichtigt sind Familiennachzüge geflüchteter Menschen. Diese werden in Absprache mit dem Kreis Groß-Gerau ohne ordnungsrechtliche Einweisung in den Asylbewerberunterkünften untergebracht.

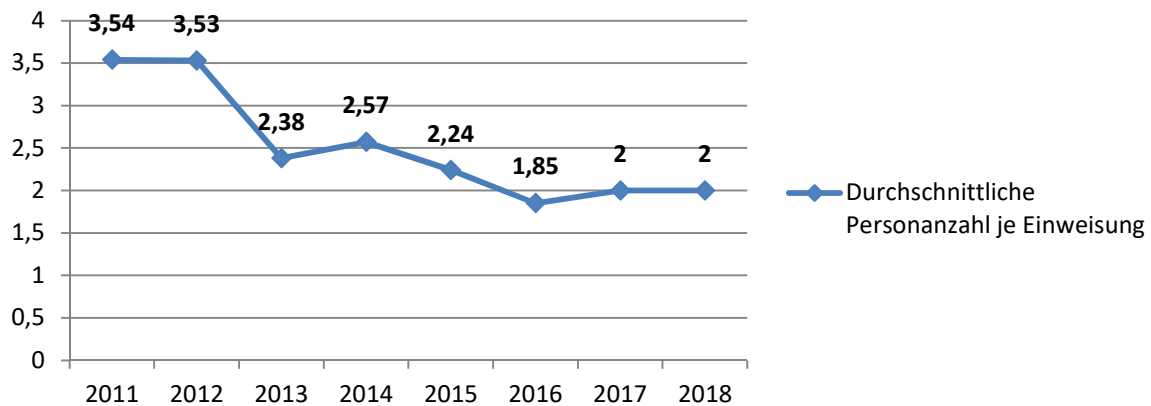
Eingewiesene nach Haushaltsgröße 2011-2018:

Eingewiesene Haushalte	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1-Personen-Haushalte	2	5	16	10	24	41	56	57
2-Personen-Haushalte	0	0	5	1	8	2	3	8
3-Personen-Haushalte	2	0	4	2	7	10	9	9
4-Personen-Haushalte	1	2	5	5	3	6	6	8
5-Personen-Haushalte	5	3	1	2	5	0	9	9
6-Personen-Haushalte	1	3	3	1	2	1	2	2
7-Personen-Haushalte	0	0	0	0	0	0	0	0
8-Personen-Haushalte	0	0	0	0	0	1	0	0
Gesamt (Fälle)	11	13	34	21	49	61	85	93
Gesamt (Personen)	39	46	81	54	110	113	170	189

Der Darstellung ist zu entnehmen, dass sich sowohl das Niveau der Fälle (+745%) als auch jenes der betroffenen Personen (+384%) im genannten Zeitraum deutlich erhöht haben. Augenfällig ist auch, dass die Zahl der betroffenen Familien ab drei Personen deutlich zugenommen hat, so waren in 2011 lediglich 9 Familien ab drei Personen betroffen, im Jahr 2018 waren es indes 28 Familien.

3.1 Haushaltsgrößen

Die Zunahme der betroffenen Familien lässt sich nicht an der durchschnittlichen Personenzahl je Fall ablesen. Diese ging zwischen 2011 und 2018 gar von 3,55 Personen je Fall auf 2,14 Personen zurück. Der Rückgang des arithmetischen Mittels ist mit der enormen Zunahme an eingewiesenen Einzelpersonen im selben Zeitraum (2 vs. 57 Personen) zu erklären.

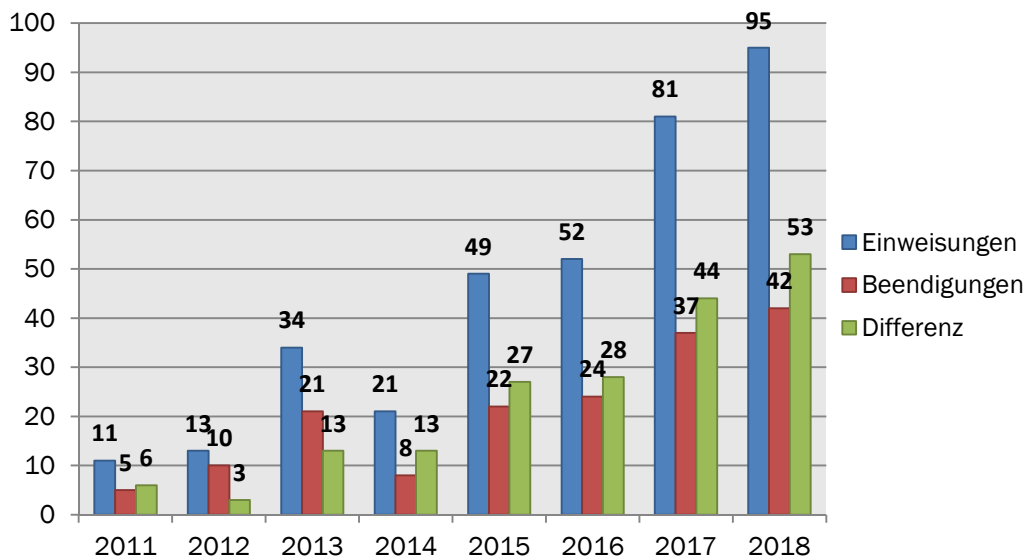


Grafik: Durchschnittliche Personenzahl je Einweisung

3.2 Jährliche Zu- und Abgänge

Den zunehmenden Einweisungen stehen ebenfalls steigende Beendigungen von Einweisungen gegenüber. Einweisungen werden beendet, sofern Personen eigenen Wohnraum anmieten, aus Rüsselsheim wegziehen oder aufgrund verbesserter wirtschaftlicher Verhältnisse aus eigenen Kräften und Mitteln ihre Obdachlosigkeit durch die Beschaffung einer Unterbringungsmöglichkeit beenden können.

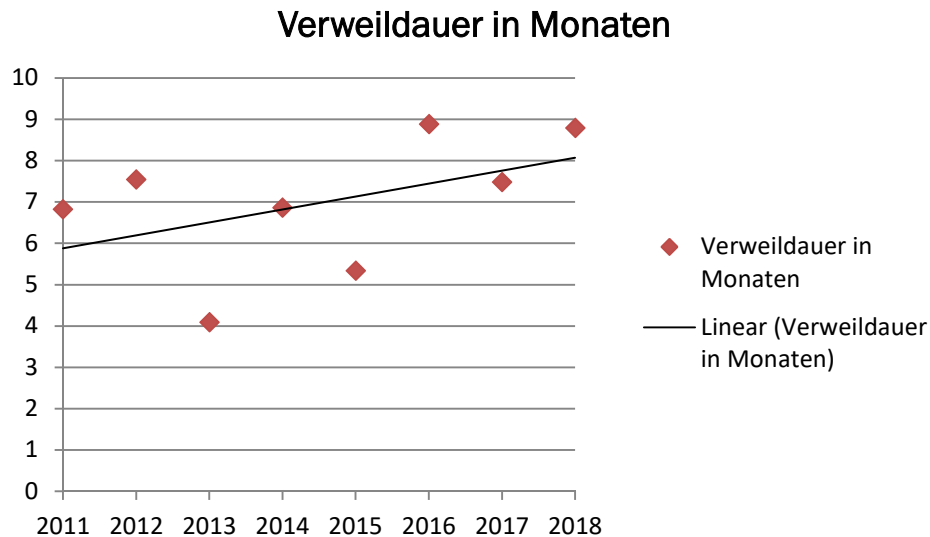
Das steigende Delta zwischen Zu- und Abgängen belegt, dass der Wohnungsmarkt in Rüsselsheim dahingehend dysfunktional ist, als dass er die zunehmende Anzahl obdachloser Menschen nicht reintegrieren kann.



Grafik: Jährliche Einweisungen, Beendigungen, Delta

3.3 Verweildauer

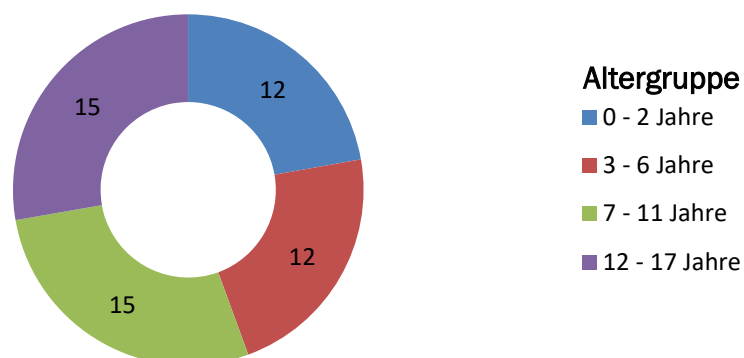
Die Dysfunktionalität des Wohnungsmarktes zeigt sich auch an der zwar schwankenden, jedoch insgesamt steigenden durchschnittlichen Verweildauer in der Obdachlosenunterbringung (Regressionslinie). Gegenüber dem Jahr 2011 ist sie in 2018 um knapp zwei Monate von 6,83 auf 8,79 Monate angestiegen.



Grafik: Durchschnittliche Verweildauer in der Obdachlosenunterbringung von 2011 - 2018

3.4 Kinder und Jugendliche in Obdachlosenunterkünften und Pensionen

Zum Stichtag 14.03.2019 waren 54 Kinder- und Jugendliche von der Obdachlosenbehörde eingewiesen. Wie unter Punkt 3.6 erläutert, handelt es sich dabei um Einweisungen in Pensionen oder Wiedereinweisungen in den zuvor verlorenen Wohnraum zusammen mit den Eltern oder einem Elternteil. Die Fallzahlen teilen sich recht homogen auf die Altersgruppen auf:



Grafik: Eingewiesene Kinder- und Jugendliche zum 14.03.2019

Die sozialpädagogische Betreuung der Obdachlosenbehörde setzt ein besonderes Augenmerk auf die Sicherung des Kita- und Schulbesuchs der betroffenen Kinder- und Jugendlichen. Im Bedarfsfall wird das Jugendamt in das Fallmanagement eingebunden.

3.5 Kosten der Obdachlosenunterbringung

	2014	2015	2016	2017	2018
Einnahmen	56.039 €	129.318 €	199.652 €	250.036 €	365.663 €
Ausgaben	137.644 €	194.226 €	365.828 €	488.162 €	490.647 €
Rückholquote	40,71%	66,58%	54,58%	51,22%	74,53%

In den Jahren 2014 bis 2018 stiegen die Einnahmen der Obdachlosenbehörde deutlicher als die Ausgaben. Einnahmen werden durch sogenannte Kostenersatzleistungen generiert. Dabei handelt es sich meist um Zahlungen des Jobcenters an die Obdachlosenbehörde als Erstattung der Unterbringungsaufwendungen.

Im Jahr 2018 betrug die sogenannte Rückholquote erstmals über 70%, somit ist die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben der Obdachlosenbehörde von rund 238.000 € im Jahr 2017 auf rund 125.000 € im Jahr 2018 gesunken.

3.6 Unterbringungsformen

Zum Stichtag 07.10.2019 verteilten sich die Einweisungen der Obdachlosenbehörde auf die verschiedenen Unterbringungsformen wie folgt:

	Personen	Fälle
Eingewiesene in Pensionen	74	42
Eingewiesene in Obdachlosenunterkunft	37	32
Wiedereinweisung in Wohnung	85	23
Summe	196	97

Stand: 07.10.2019

- **Obdachlosenunterkunft am Flörsheimer Weg 2+2a:** Die Unterkunft besteht aus zwei Häusern und bietet 50 Plätze. Die verfügbaren Zimmer werden einzeln belegt. Auf jedem der jeweils zwei Stockwerke stehen eine Gemeinschaftsküche sowie gemeinsam zu nutzende, nach Geschlechtern getrennte sanitäre Anlagen zur Verfügung. Der Flörsheimer Weg 2 wurde im Jahr 2016 renoviert, das Haus 2a im Jahr 2018. Aufgrund der kleinen Zimmer (etwa 10 qm), welche untereinander nicht verbunden sind, sowie der gemeinschaftlich genutzten sanitären Anlagen, eignet sich die Unterkunft nicht zur Unterbringung von Familien mit Kindern.
- **Pensionen:** In Pensionen werden vornehmlich Familien mit Kindern eingewiesen, welche den zuvor bewohnten Wohnraum bereits verlassen haben und eine Wiedereinweisung somit nicht möglich ist. Hier stehen ein Badezimmer sowie eine Küchenzeile zur alleinigen Nutzung zur Verfügung, zudem sind die Zimmer größer.

Je nach Größe der Familie ist es teilweise notwendig, in zwei nebeneinanderliegende Pensionszimmer einzuweisen. Aktuell werden drei Pensionen in Rüsselsheim belegt. Eine Vierte steht seit September 2019 zur Verfügung, diese eignet sich aus baulichen Gründen jedoch nicht für die Einweisung von Familien.

- **Wiedereinweisung in Wohnungen:** Gemäß § 9 HSOG ist die Wiedereinweisung in den verlorenen Wohnraum nur dann zulässig, wenn es keine alternativen Möglichkeiten gibt. Im Falle von Familien sieht die Stadt hier einen Vorrang der Rechte von Kindern gegenüber den Rechten von Dritten, beispielweise Vermieter*innen. Zur Wiedereinweisung in verlorenen Wohnraum gibt es nach diesem Verständnis keine alternative Möglichkeit, welche die Rechte von Kindern auf geeigneten Wohnraum und damit adäquate Entwicklungsmöglichkeiten gleichermaßen schützt.

4. Einrichtung der Wohnungslosenhilfe des Diakonischen Werkes

Die Einrichtung der Wohnungsnotfallhilfe des Diakonischen Werkes Rüsselsheim am Rugbyring 150 bietet neben dem Angebot der Fachberatung eine Tagesaufenthaltsstätte, einen Notübernachtungsbereich mit 11 Bettplätzen sowie Plätze im betreuten Wohnen auf Grundlage der §§ 67 und 53 SGB XII.

Wie unter Punkt 2 erläutert, gehört die Einrichtung des Diakonischen Werkes nicht zu den Unterbringungskapazitäten der städtischen Obdachlosenbehörde, da die gesetzlichen Grundlagen der Betreuung und die Zielgruppen voneinander abweichen.

Aktuell existieren in Rüsselsheim zwei betreute Wohngemeinschaften und acht betreute Einzelplätze:

- Wohngemeinschaft am Rugbyring. 7 Plätze in Einzelzimmern verfügbar. Rechtliche Grundlage sind Leistungen nach § 67 SGB XII. Derzeit vollständig belegt.
- Wohngemeinschaft in der Nahestraße. 8 Plätze, davon 6 in Einzelzimmern sowie ein Doppelzimmer für Paare. Rechtliche Grundlage sind Leistungen nach §§ 67 und 53 SGB XII sowie § 41 SGB VIII. Derzeit zwei Plätze frei.
- 8 Einzelplätze im betreuten Wohnen in den Wohncontainern am Rugbyring 150. Rechtliche Grundlage sind Leistungen nach §67 oder §53 SGB XII.

Die insgesamt acht Wohncontainer wurden in den 80er Jahren von der Stadt als damaligen örtlichen Träger der Sozialhilfe finanziert. Auf Grundlage einer vertraglichen Verpflichtung aus dem Jahr 2003 ist die Stadt für die Bauunterhaltung der Containeranlage zuständig. Unzureichende Wärmedämmung, die damit zusammenhängende Bildung von Feuchtigkeit und Schimmel sowie der allgemeine optische Eindruck von innen und außen bedingen nach knapp 40 Jahren Nutzungsdauer den baldigen Austausch der Container.

Die Stadt strebt den Austausch in den Jahren 2020/21 unter der Maßgabe einer deutlichen Qualitätssteigerung an, obgleich eine gesetzliche Zuständigkeit hierfür nicht besteht. Die neuen Wohnmöglichkeiten werden sowohl hinsichtlich ihrer Außenwirkung als auch der zur Verfügung stehenden Wohnfläche und Ausstattung einen deutlich höheren Standard zu den heute betriebenen Containern bieten.

Mit dem Austausch der Containeranlage wurde die Stadtverordnetenversammlung mittels Beschlussvorlage gesondert befasst.

5. Ursachen der Obdachlosigkeit

Die Gründe für drohende oder eingetretene Obdachlosigkeit sind vielfältig. Häufig liegen multiple Problemlagen der betroffenen Personen zugrunde, in welchen sich strukturelle Erschwernisse des Wohnungsmarktes wie auch individuelle Ursachen vermischen.

Darunter:

- Durchsetzung von Räumungsklagen durch Vermieter*innen und Vermietungsgesellschaften in Folge von Mietrückständen und/oder mietstörendem Verhalten
- gerichtliche Platzverweise wegen Gewalthandlungen im Zuge von Trennungs- und Scheidungsverfahren
- Ablehnung der Mietschuldenübernahmen des örtlichen Sozialhilfeträgers aufgrund nicht anerkennungsfähiger weil zu hoher Mieten oder zu großer Wohnungen
- Unbewohnbarkeit der bisherigen Wohnung wegen Brand oder massiven Baumängeln
- EU-Bürger*innen, die sich nach dem EU-Freizügigkeitsgesetz in Deutschland aufhalten, sofern sie keine Wohnung finden
- Nicht beilegbare innerfamiliäre Streitigkeiten mit Verweis junger Erwachsener aus der Wohnung der Eltern
- Einzelfälle, die aus unterschiedlichen persönlichen Gründen kein Obdach haben oder ihr Obdach verloren haben
- Haftentlassene ohne Wohnsitz
- Unbegleitete minderjährige Ausländer (umA) mit Aufenthaltsstatus, welche aus der Jugendhilfe entlassen werden

Unter den genannten Gründen entfallen etwa 80 - 90% auf Zwangsräumungen in Folge von Mietrückständen.

6. Umsetzungsstand zum Wohnungslosenhilfekzeptes aus dem Jahr 2016

Im Rahmen des Wohnungshilfekzeptes aus den Jahr 2016 wurden hilfreiche Ansätze und Maßnahmen formuliert, um den steigenden Obdachlosenfällen zu begegnen.

So wurde bereits vor Beschluss des Wohnungshilfekzeptes (DS 83/16-21) eine Vollzeitstelle im Bereich Asyl entsperrt und für die sozialpädagogische Betreuung in der Obdachlosenbehörde umgewidmet. Die Besetzung der Stelle erfolgte zu Beginn des Jahres 2017. Auf Grundlage dessen sah das Konzept eine Ausweitung der Betreuung von Obdachlosigkeit betroffener oder bedrohter Menschen vor, mit dem Ziel, Obdachlosigkeit zu vermeiden oder die Reintegration in den Wohnungsmarkt zu unterstützen.

Geplant war etwa die Einführung aufsuchender Arbeit in Form von Hausbesuchen bei drohender Obdachlosigkeit. Als präventiver Baustein sollte die Anbindung an bestehende Hilfesysteme unterstützt und so der Wohnungserhalt erreicht werden. Auch die nachgehende Beratung bereits von Obdachlosigkeit betroffener Menschen in Form eines umfassenden Case-Managements war fester Bestandteil des Konzeptes.

Beide Maßnahmen konnten bis heute nur sehr eingeschränkt in der Praxis umgesetzt werden. Das Konzept wurde auf der Grundlage der Obdachlosenzahlen aus dem Jahr 2015 entwickelt. Es zeichneten sich zwar bereits zu diesem Zeitpunkt steigende Fallzahlen ab, mit einem Anstieg um 89% von 49 auf 93 Fälle im Jahr 2018 gegenüber 2015, konnte jedoch nicht gerechnet werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die zur Verfügung stehende Personalressource in der Sozialarbeit der Obdachlosenbehörde als unzureichend erwiesen. Aktuell findet keine aufsuchende Sozialarbeit in Form von Hausbesuchen statt, nachgehende Beratung und Betreuung kann aufgrund der personellen Kapazität nur in der städtischen Obdachlosenunterkunft und eingeschränkt in Pensionen umgesetzt werden.

Neben der mangelnden Personalausstattung liegen vor allem strukturelle Gründe vor, welche präventive Hausbesuche zur Vermeidung von Obdachlosigkeit verhindern. So erlangt die Obdachlosenbehörde sehr spät im Prozess des Wohnungsverlustes Kenntnis darüber, dass Wohnungen gekündigt wurden und geräumt werden (vgl. Punkt 7.1.1). Zu diesem Zeitpunkt sind die Handlungsmöglichkeiten der Obdachlosenbehörde bereits stark eingeschränkt. Nach der Konzeption aus den Jahr 2016 sollte dem mit einem Frühwarnsystem begegnet werden, welches im Rahmen eines Runden Tisches mit den relevanten Akteuren der Justiz, den Transferleistungsträgern sowie den Wohnungsbaugesellschaften entwickelt werden sollte. Der Runde Tisch wurde bis dato nicht einberufen, vorliegende Fortschreibung der Konzeption beschreibt unter Punkt 7.1.1 alternative Vorgehensweisen und Lösungen, um frühzeitiger im Prozess des Wohnungsverlustes intervenieren zu können.

Das Ziel, Räumlichkeiten für die Unterbringung eingewiesener Personen bereitzustellen und die Aufsicht und sozialarbeiterische Beaufsichtigung sowie Begleitung sicherzustellen, wurde hingegen erreicht. So verfügt die Stadt über eine Obdachlosenunterkunft am Flörsheimer Weg 2/2a, welche zuvor als Unterkunft für

Asylbewerber*innen genutzt wurde. Die Unterkunft hält 50 Plätze in Einzelzimmern vor und wird von der sozialpädagogischen Ressource der Obdachlosenbehörde geleitet.

7. Fortschreibung des Wohnungshilfekzeptes

Die grundsätzlichen Ziele der Fortschreibung des Wohnungshilfekzeptes stimmen mit jenen des Konzeptes aus dem Jahr 2016 überein:

- Vermeidung von Obdachlosigkeit durch Prävention
- Verbesserte Reintegration in den freien Wohnungsmarkt durch soziale Betreuung und Vernetzung
- Senkung der Kosten für die Obdachlosenunterbringung durch Senkung der Fallzahlen und der Verweildauer in der Obdachlosigkeit.

Die Kennzahlen unter Punkt drei belegen, dass die grundsätzlichen Ziele des Wohnungshilfekzeptes aus dem Jahr 2016 aus den verschiedensten Gründen nicht erreicht werden konnten. Vielmehr stiegen sowohl die Fallzahlen, die Verweildauer und damit die Ausgaben für die Obdachlosenunterbringung weiterhin an.

Auf diese Entwicklung soll mit vorliegender Fortschreibung des Wohnungshilfekzeptes reagiert werden. Es gliedert sich in die Unterpunkte Prävention, Reintegration sowie Personalausstattung.

7.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Obdachlosigkeit

Sowohl hinsichtlich der finanziellen Belastung des städtischen Haushaltes wie auch für die betroffenen Personen stellt die Vermeidung von Obdachlosigkeit die beste Lösung dar. Dies bedingt ein frühzeitiges und präventives Eingreifen in den Prozess des Wohnungsverlustes.

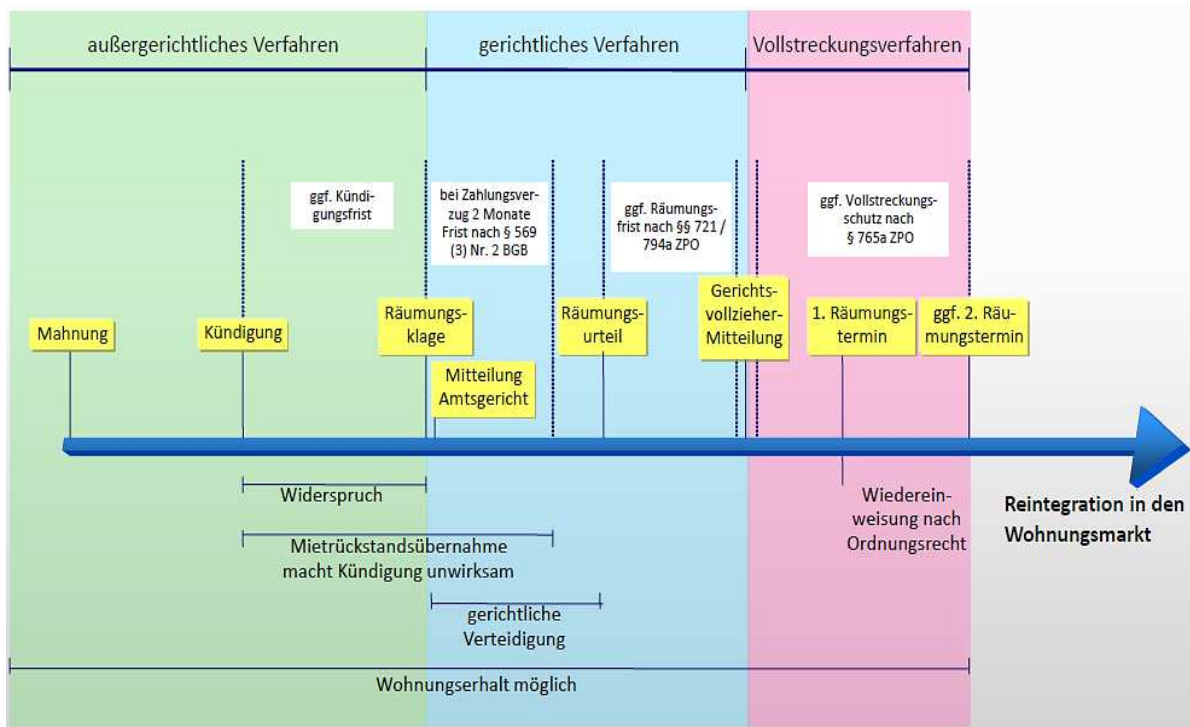
Folgendes Schaubild illustriert die Ebenen des präventiven Handelns gemäß vorliegender Konzeption:



7.1.1 Ausweitung der Mitteilungspflicht gemäß § 36 Abs. 2 SGB XII

Der mit Abstand größte Anteil der betroffenen Menschen ist aufgrund von Mietrückständen vom Verlust der Wohnung bedroht. Im Prozess des Wohnungsverlustes, welcher mit der Vollstreckung des Räumungstitels endet, nehmen die Interventionsmöglichkeiten des Sozialhilfeträgers und auch der Obdachlosenbehörde im Prozessverlauf immer weiter ab. Die frühzeitige Mitteilung über die Rechtsanhängigkeit der Räumungsklage ist somit essentiell für den Erhalt des bedrohten Wohnraums.

Das Ablaufschema „Wohnungsverlust und Interventionsmöglichkeiten“ veranschaulicht den Ablauf von der Kündigung eines Vermieters bzw. einer Vermieterin bis zur Zwangsräumung der entsprechenden Wohnung:



Quelle: Gesellschaft für innovative Sozialforschung und Sozialplanung e.V., Bremen. 2015.

1. Kündigung: Die fristlose Kündigung einer Wohnung aufgrund von Mietschulden ist möglich, wenn der oder die Mietende für zwei aufeinanderfolgende Termine mit der Entrichtung der Miete oder eines nicht unerheblichen Teils der Miete in Verzug ist oder in einem Zeitraum, der sich über mehr als zwei Termine erstreckt, mit der Entrichtung der Miete in Höhe eines Betrages in Verzug ist, der die Miete für zwei Monate erreicht (§ 543 BGB Abs. 2).
2. Räumungsklage: Ab Rechtsanhängigkeit des Räumungsanspruches² beginnt die Schonfristregelung nach § 569 Abs. 3 BGB. Bis zum Ablauf von zwei Monaten wird die fristlose Kündigung unwirksam, sofern die gesamte Restschuld beglichen wird oder sich eine öffentliche Stelle zur Mietschuldenübernahme verpflichtet.

² Rechtsanhängigkeit gilt mit dem Zeitpunkt der Zustellung der Räumungsklage an die mietende Person

3. Nach Ablauf der Schonfrist ist der Wohnungserhalt etwa nach Begleichung der Mietschulden nur noch mit Zustimmung des Vermieters möglich und somit wesentlich unwahrscheinlicher geworden.

Das Amtsgericht ist gemäß § 36 Abs. 2 SGB XII verpflichtet, die Rechtsanhängigkeit von Räumungsklagen wegen Mietrückständen dem zuständigen örtlichen Träger der Sozialhilfe oder der Stelle, die von ihm zur Wahrnehmung der in § 36 Absatz 1 SGB XII³ bestimmten Aufgaben beauftragt wurde, mitzuteilen. Laut Auskunft des Kreises Groß-Gerau erfolgen diese Meldungen mit einer Verzögerung von etwa drei Wochen. Der Sozialhilfeträger oder das Jobcenter informieren die betroffenen Personen daraufhin per Schreiben über die Möglichkeit der darlehensweisen Mietschuldenübernahme. Bei ausbleibender Reaktion erfolgt keine weitere Kontaktaufnahme. Eine Weitergabe der Information über die Räumungsklage an die Obdachlosenbehörde erfolgt nicht.

Somit erlangt die Obdachlosenbehörde erst Kenntnis über einen drohenden Wohnungsverlust, wenn der Räumungstermin feststeht und dieser durch den Gerichtsvollzieher mitgeteilt wird (Ablaufdiagramm: „Gerichtsvollziehermitteilung“). Der Prozess des Wohnungsverlustes ist dann bereits weit fortgeschritten und die Schonfrist von zwei Monaten abgelaufen. Die Handlungsmöglichkeiten der Obdachlosenbehörde sind zu diesem Zeitpunkt äußerst begrenzt.

Schnellere Mitteilungen des Amtsgerichtes an den Sozialhilfeträger sowie die unverzügliche Weiterleitung dieser Meldungen an die städtische Obdachlosenbehörde würden letztere in die Lage versetzen, aufgrund der ab Rechtsanhängigkeit beginnenden Schonfrist betroffene Personen per aufsuchender Hilfe über die Möglichkeit der darlehensweisen Mietschuldenübernahme durch den Sozialhilfeträger sowie des dadurch möglichen Wohnungserhalts zu informieren und bei der Beantragung zu unterstützen.

Der örtliche Sozialhilfeträger lehnt die Weitergabe der Mitteilungen an die Obdachlosenbehörde aus (datenschutz-)rechtlichen Gründen ab. Stattdessen soll bei den Jobcentern eine Fachstelle für die Wohnungssicherung eingerichtet werden. Diese soll den Amtsgerichten als alleiniger Empfänger der Mitteilungen über die Rechtsanhängigkeit von Räumungsklagen dienen und die Zuordnung zum Träger der Sozialhilfe oder dem Jobcenter vornehmen. Über diese Stelle soll zukünftig die Weitergabe der Mitteilungen an die zuständigen Obdachlosenbehörden im Kreis zukünftig erfolgen. Datenschutzrechtliche Bedenken sollen bis dahin gelöst werden.

Bis zur Einrichtung der Fachstelle für Wohnungssicherung auf Seiten des Jobcenters soll die Übermittlung der Mitteilungen durch die Amtsgerichte direkt an die Obdachlosenbehörde der Stadt Rüsselsheim erreicht werden.

³§ 36 Absatz 1 SGB XII: Schulden können nur übernommen werden, wenn dies zur Sicherung der Unterkunft oder zur Behebung einer vergleichbaren Notlage gerechtfertigt ist. Sie sollen übernommen werden, wenn dies gerechtfertigt und notwendig ist und sonst Wohnungslosigkeit einzutreten droht. Geldleistungen können als Beihilfe oder als Darlehen erbracht werden.

7.1.2 Case-Management

Für die Vermeidung von Obdachlosigkeit oder die Reintegration in den freien Wohnungsmarkt müssen die der Wohnungslosigkeit zugrundeliegenden Problemlagen wie unter Punkt 5 beschrieben gelöst werden. Hierfür bedarf es eines umfassenden Case-Managements, welches folgende Schritte umfasst:

1. **Clearing:** Jeder Fall von Obdachlosigkeit ist anders. Es gilt zunächst eine Bestandsaufnahme der zugrunde liegenden Problematik(-en) durchzuführen und zu eruieren, welche Bedarfe vorliegen und welche Netzwerkpartner hilfreich sein können, um diese zu lösen.
2. **Kollegiale Beratung:** Im Bedarfsfall stimmt die sozialpädagogische Betreuung zusammen mit den Mitarbeiter*innen der Verwaltung der Obdachlosenbehörde und etwaigen Kooperationspartnern das weitere Vorgehen im Rahmen einer Fallkonferenz ab.
3. **Maßnahmen** werden im Rahmen eines Hilfeplanes zusammengefasst und mit den obdachlosen Menschen besprochen. Ziel ist es, den betroffenen Personen ein Ziel vor Augen zu führen und ein Commitment hinsichtlich des Hilfeplanes herzustellen.

Hilfe und Betreuung wird somit systematisiert und vernetzt, der Fokus verschiebt sich weg von der Überwachung der Obdachlosenunterkünfte hin zu einem echten Case-Management.

Aufgrund der steigenden Obdachlosenfälle bedarf es für die Umsetzung des Case Managements der Kooperation mit der Wohnungsnotfallhilfe des Diakonischen Werkes (Punkt 7.2) sowie einer Verstärkung der Personalressourcen der Obdachlosenbehörde (Punkt 8).

7.1.3 Ausbau der Vernetzung

Wenngleich Wohnungsverluste am häufigsten auf Mietrückstände zurückzuführen sind, verbergen sich dahinter oftmals sich gegenseitig bedingende Problemlagen. Darunter etwa der Verlust der Arbeitsstelle, psychologische Belastungen oder auch Suchtverhalten. Für eine gelingende präventive Arbeit im Sinne eines Case-Managements ist die Vernetzung der Sozialarbeit der Obdachlosenbehörde mit weiteren Akteuren des sozialen Netzes unabdingbar. Darunter etwa:

- Der Allgemeine Soziale Dienst
- Die Beratungsstellen der Wohlfahrtsverbände (Diakonie, Caritas)
- Die Schuldnerberatung
- Die Arbeitsagentur
- Der Sozialpsychiatrische Verein
- Soziale Mieterberatung der neuen Wohnraumhilfe
- Jugendamt
- Jobcenter Kreis Groß-Gerau

Im Bedarfsfall werden genannte Kooperationspartner in das von der Obdachlosenbehörde eingeleitete Case-Management eingebunden.

7.1.4 Wiedereinführung der Straßensozialarbeit

Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 07.02.2019 die Wiedereinführung der Straßensozialarbeit nach dem Konzept des Diakonischen Werkes in Rüsselsheim. Die entsprechenden Mittel wurden im Haushalt des Jahres 2019 anteilig für 7 Monate eingestellt.

Auch nach dem Ende der Straßensozialarbeit in 2016 sind im Rüsselsheimer Stadtgebiet, vorwiegend auf öffentlichen Plätzen, Menschen mit multiplen Problemlagen vorzufinden. Der öffentliche Raum wird als Treffpunkt genutzt, um dort zu verweilen und Alkohol zu konsumieren. Der Interessenausgleich aller Nutzer*innen des öffentlichen Raumes wie Passant*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibende, gerät aufgrund des als gesellschaftlich nicht konform empfundenen Verhaltens o.g. Personengruppen zunehmend in Schieflage.

Nur ein kleiner Teil dieser Menschen ist akut von Obdachlosigkeit betroffen. Vielmehr handelt es sich um Personen in prekären Lebenslagen und Wohnverhältnissen, welche aufgrund von Suchtproblemen, psychologischen Belastungen und der Abkehr vom Hilfesystem vom Verlust der Wohnung bedroht sind.

Ziel der Straßensozialarbeit ist es daher, Selbsthilfepotenziale zu aktivieren, in das bestehende Hilfesystem zu vermitteln sowie präventive Hilfe bei drohendem Wohnungsverlust einzuleiten. Es handelt sich dabei um eine aufsuchende Interventionsform, welche auf öffentlichen Plätzen im gesamten Stadtgebiet eingesetzt wird.

Das Diakonische Werk führt die Straßensozialarbeit im Auftrag der Stadt auf Grundlage einer Kooperationsvereinbarung aus. Auf Seiten des Diakonischen Werkes wurde eine Vollzeitstelle für die Straßensozialarbeit mit zwei Straßensozialarbeiter*innen zum 15.07.2019 bzw. 01.09.2019 besetzt. Aktuell nehmen die Straßensozialarbeiter*innen erste Kontakte mit dem Klientel auf und beginnen Vertrauen aufzubauen. Die Absprache der Einsatzorte erfolgt zwischen dem Diakonischen Werk und der Stadt in Letztverantwortung.

7.1.5 Post- anstatt Meldeadresse

Nicht alle Menschen, welche bei der Obdachlosenbehörde vorsprechen, sind ohne Obdach. Nicht selten leben diese Personen bei Freunden oder Verwandten und möchten diese Wohnsituation nicht ändern, bis sie eine neue Wohnung gefunden haben. Problematisch ist, dass für eine Anmeldung in diesen Wohnungen eine Wohnungsgeberbestätigung des Vermieters oder der Vermieterin notwendig ist, welche oftmals verwehrt wird. Dementsprechend verfügen die Personen weder über eine Melde- noch über eine Postadresse, welche für den Bezug von Transferleistungen Voraussetzung ist. Um dieses Problem zu lösen, erfolgte in der Vergangenheit die Einweisung durch die Obdachlosenbehörde in die städtische Obdachlosenunterkunft oder in Pensionen.

Voraussetzung für die Antragsstellung auf Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch ist gem. § 30 SGB I der Wohnsitz oder der gewöhnliche Aufenthalt in seinem Geltungsbereich. Einen gewöhnlichen Aufenthalt hat jemand dort, wo er oder sie sich unter Umständen aufhält, die erkennen lassen, dass an diesem Ort oder in diesem Gebiet nicht nur vorübergehend verweilt wird.

Seit Februar 2019 besteht in Kooperation mit dem Diakonischen Werk Rüsselsheim in der Einrichtung der Wohnungslosenhilfe am Rugbyring die Möglichkeit, eine Postadresse einzurichten. Diese Postadresse erfüllt das Kriterium des gewöhnlichen Aufenthalts gemäß § 30 SGB I, die Beantragung von Transferleistungen ist somit möglich, eine Meldeadresse per Einweisung nicht mehr notwendig.

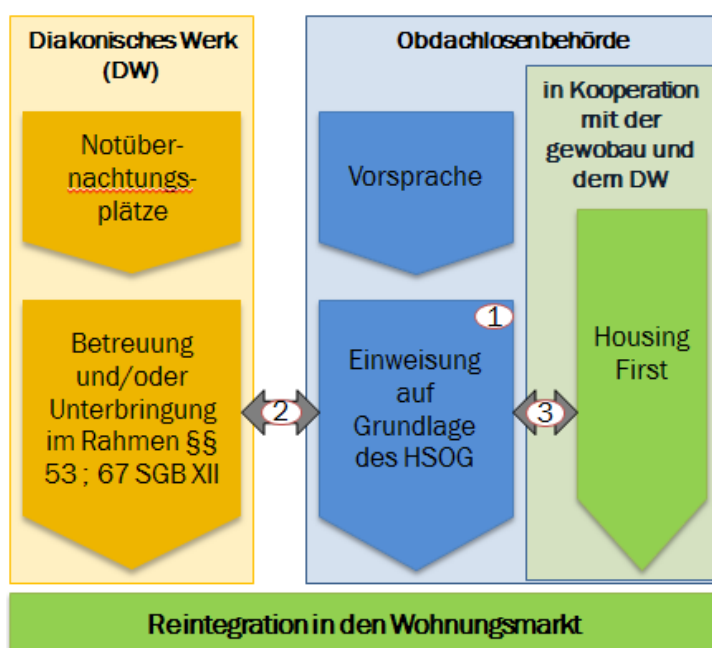
Mittels Formular bestätigen die Personen, sich mindestens einmal in der Woche persönlich nach eingegangener Post zu erkundigen und diese abzuholen. Die Mitarbeiter*innen der Diakonie halten dies per Liste nach. Sollte die Post nach vier Wochen nicht abholt sein, wird die Postadresse gelöscht.

7.2 Reaktive Maßnahmen – Reintegration mittels Kooperation und innovativer Ansätze

Obdachlosigkeit lässt sich mittels präventiver Maßnahmen nicht in Gänze vermeiden. Genauso wenig handelt es sich bei untergebrachten obdachlosen Menschen um eine homogene Gruppe, sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Bedarfslagen, der rechtlichen Grundlage der Unterbringung und Betreuung sowie ihrer Reintegrationsperspektiven (vgl. Punkt 2).

Ziel der Neukonzeption ist es, die Durchlässigkeit der verschiedenen Unterbringungs- und Betreuungsformen mittels Kooperation zwischen den Leistungsträgern zu erhöhen sowie die Passungsfähigkeit der Angebotsformen an die Bedarfe der Personen zu verbessern.

Folgendes Schaubild stellt die Angebotslandschaft in Rüsselsheim gemäß dem vorliegenden Konzept da und wird nachfolgend erläutert:



① Einweisung auf Grundlage des HSOG

Nach Vorsprache und Prüfung der Voraussetzungen (vgl. Punkt 2) erfolgt durch die Obdachlosenbehörde eine Einweisung in Wohnraum auf Grundlage der §§ 11 und 6 des HSOG. Es bestehen Unterbringungsmöglichkeiten in der Obdachlosenunterkunft am Flörsheimer Weg 2+2a, in Pensionen sowie in den verlorenen Wohnraum als Wiedereinweisung (vgl. Punkt 3.6).

Einige Personen und Familien finden nach Einweisung durch die Obdachlosenbehörde relativ zügig den Weg zurück in den eigenen Wohnraum. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn eine Einweisung lediglich zur Überbrückung erfolgte, etwa bis eine bereits gemietete Wohnung beziehbar ist oder nach Brand- oder Sturmschäden wieder beziehbar wird. Auch die wirtschaftlichen Verhältnisse können sich nach Aufnahme einer beruflichen Tätigkeit schnell dahingehend ändern, dass die Obdachlosenbehörde für die Unterbringung nicht mehr zuständig ist.

Die steigende Verweildauer in der ordnungsrechtlichen Unterbringung (vgl. Punkt 3.3) belegt jedoch, dass kurzzeitige Unterbringungen immer seltener werden sowie die Unterbringung und Betreuung über längere Zeiträume notwendig geworden ist.

② Überleitung in die Hilfen nach den §§ 53 und 67 SGB XII

Im zweiten Halbjahr 2018 wurde auf die steigenden Einweisungen der Obdachlosenbehörde mit einer verstärkten Kooperation mit der Wohnungsnotfallhilfe des Diakonischen Werkes reagiert. Ziel dieser Kooperation ist es, in den Obdachlosenunterkünften oder Pensionen eingewiesene Menschen mit entsprechendem Bedarf zur Inanspruchnahme von Hilfen in besonderen Lebenslagen (§67 SGB XII) oder von Eingliederungshilfe für behinderte Menschen etwa im Falle von Suchtverhalten (§ 53 SGB XII) zu motivieren. Voraussetzung für die Leistungsgewährung ist die Beantragung durch die leistungsberechtigte Person (Individualhilfe).

Insbesondere bereits länger eingewiesene Menschen oder jene mit multiplen persönlichen Problemlagen haben oftmals resigniert und das Vertrauen in die staatlichen Hilfesysteme verloren. Hilfe nach den §§ 67 und 53 SGB XII kann jedoch nur bei Mitwirkung der betroffenen Personen erfolgreich sein. Dies bedingt persönliche Anstrengung und die Entwicklung eines erreichbaren und konkreten Ziels auf Seiten der Antragssteller. Oftmals wird die Antragsstellung daher zunächst von den Personen abgelehnt.

Als vertrauensbildende Maßnahme und um einen ersten Zugang zu den Menschen in der Obdachlosenunterkunft und den Pensionen zu bekommen, bietet eine Sozialarbeiterin der Diakonie seit November 2018 wöchentlich zweistündige Sprechstunden in zwei Pensionen sowie der Unterkunft im Flörsheimer Weg an. Eine dritte Pension wird ebenfalls wöchentlich aufgesucht, jedoch können hier aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine Sprechstunden stattfinden. Das mittelfristige Ziel ist es, die Menschen an die Hilfen nach §67 und §53 heranzuführen und zu einer Antragsstellung

zu motivieren. Die Hilfen werden erbracht von der Wohnungslosenhilfe des Diakonischen Werkes Groß-Gerau/Rüsselsheim (vgl. Punkt 4).

3 Überleitung in das Projekt Housing First - Ein Kooperationsprojekt mit der gewobau und dem Diakonischen Werk

Housing First beschreibt einen Ansatz zur Reintegration von Menschen ohne Obdach, welcher ursprünglich von der US-Amerikanischen Sozialpolitik entwickelt wurde. Die Idee hinter dem Konzept ist es, Obdachlosigkeit durch eine direkte Versorgung mit Wohnraum zu beenden, ohne, dass die Menschen im Vorfeld Bedingungen zu erfüllen haben.

Die Wohnraumversorgung als dringlichstes Anliegen der Menschen wird somit an den Anfang des Reintegrationsprozesses stellt. Die Menschen werden von Beginn an Mieter*innen einer Wohnung und bekommen bei Bedarf eine multiprofessionelles Unterstützungsteam an die Seite gestellt um Wohnen „zu lernen“, sprich Selbstversorgung zu gewährleisten und finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Die Unterstützung durch das multiprofessionelle Team ist als freiwilliges Angebot konzipiert, sollte dies vorübergehend oder dauerhaft nicht gewünscht sein, bleibt das Mietverhältnis davon unberührt.

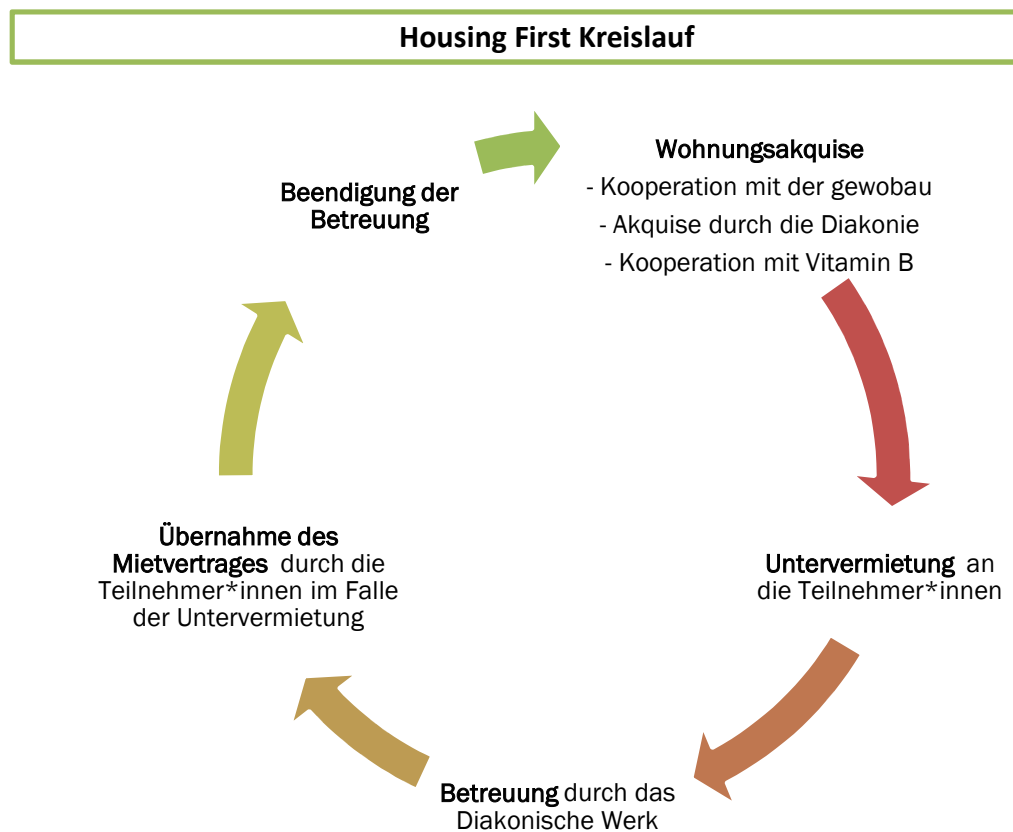
Die Studienlage in den USA belegt die positive Wirkung dieses Ansatzes, auch andere Länder in Europa wie Dänemark und Finnland oder auch Frankreich erproben Housing First.

Umsetzung von Housing First in Rüsselsheim

Die Umsetzung des Housing First Ansatzes in Rüsselsheim ist in Kooperation mit der gewobau und der Wohnungslosenhilfe des Diakonischen Werkes geplant. Die Zielgruppe sind grundsätzlich alle obdachlosen Menschen in Rüsselsheim, welche auf ordnungsrechtlicher Grundlage in der städtischen Obdachlosenunterkunft oder in Pensionen eingewiesen sind. Der Schwerpunkt liegt auf von Obdachlosigkeit betroffenen Familien, da insbesondere Kinder unter den beengten Wohnverhältnissen in Pensionen und der belasteten familiären Situation unter erschwerten Entwicklungsbedingungen aufwachsen müssen. Aufgrund der Wohnungsknappheit wird zudem ein Fokus auf jene Personen/Familien gelegt, welche gemäß sozialpädagogischer Betreuung eine positive Prognose hinsichtlich der erfolgreichen Reintegration in den Wohnungsmarkt mit Hilfe von Housing First aufweisen.

Bei erfolgreicher Umsetzung von Housing First in Rüsselsheim entsteht ein Kreislauf bestehend aus der Wohnungsakquise, Untervermietung an die Teilnehmer*innen von Housing First, Betreuung durch das Diakonische Werk sowie der etwaigen Übernahme des Mietvertrages folgend der Untervermietung.

Der Housing First Kreislauf wird im folgenden Schaubild illustriert und anschließend erläutert:



Wohnungsakquise – Kooperation mit der gewobau

Die größte Herausforderung bei der erfolgreichen Umsetzung des Housing First Ansatzes liegt in der Akquise geeigneten Wohnraums.

Zu diesem Zweck soll die Vereinbarung über die Wohnungsversorgung von Haushalten mit Wohnberechtigung und von Wohnungsnotfällen mit der gewobau aus dem Jahr 2007 durch eine weitere Vereinbarung zum Housing First Projekt ergänzt werden. In Ersterer verpflichtet sich die gewobau, Rüsselsheimer Haushalten mit Wohnberechtigungsschein nach §5 des Wohnungsbindungsgesetzes Wohnungen aus ihrem öffentlich geförderten Mietwohnungsbestand anzubieten. In diesem Zuge wurde die eigenverantwortliche Vergabe sozial geförderter Wohnungen auf die gewobau übertragen, die Stadt verzichtete auf ihr Belegungsrecht.

Zwar nennt die Vereinbarung unter § 1 Abs. 3 unter anderem wohnungslose Personen als vorrangig zu versorgende Personengruppe, jedoch erfolgt unter § 2 keine prozentuale Quantifizierung der an diese Personengruppe zu vergebenden Wohnungen⁴.

Die Vereinbarung zu Housing First soll daher sicherstellen, dass 10 % der zu belegenden Wohnungen im Rahmen des Housing First Projektes zur Verfügung gestellt werden. In den Jahren 2013 bis 2017 wurden gemäß Angaben der gewobau durchschnittlich 120 geförderte Wohnungen pro Jahr frei. Über eine solche Regelung würden obdachlosen Personen/Familien im Jahr durchschnittlich 12 Wohnungen im Rahmen von Housing First zur Verfügung gestellt werden.

Die Stadt soll die Wohnungen für einen Zeitraum von maximal sechs Monaten anmieten und sie per Untermietvertrag an die eingewiesenen Familien weitervermieten. Bei dieser Lösung haben die Untermieter*innen Anspruch auf Übernahme der Mietkosten in Höhe der Kosten der Unterkunft (§ 22 SGB II) sowie auf die darlehensweise Übernahme der Kosten für eine Erstausrüstung der Wohnung durch das Jobcenter.

Die Gewobau erhält den Mietzins von der Stadt, auch für Schäden oder notwendige Renovierungen wäre die Stadt in den ersten sechs Monaten verantwortlich. Somit würde das Risiko für die gewobau möglichst gering gehalten. Der Stadt wird der Mietzins im Rahmen der Kosten der Unterkunft (KDU) vom Jobcenter erstattet.

Im entsprechenden Mietvertrag zwischen der Stadt und der gewobau wird ein Vormietrecht für die Untermieter*innen festgehalten für den Fall, dass es hinsichtlich der Mietzahlungen und des Mieterverhaltens innerhalb der ersten sechs Monate keine größeren Probleme gab. Somit haben die Familien nach Ablauf eines halben Jahres die Möglichkeit, die Wohnung eigenständig anzumieten.

Betreuung durch das Diakonische Werk

Die Untermieter*innen unterschreiben eine Vereinbarung, in welcher sie sich zur Zusammenarbeit mit einer sozialpädagogischen Ressource des Diakonischen Werkes bereit erklären. Der Zeitraum wird je nach zugrundeliegender Problemlage(n) von der Diakonie und der städtischen Obdachlosenbehörde festgelegt und kann die sechs Monate der Untervermietung überschreiten. Somit stehen sowohl den Teilnehmer*innen als auch der gewobau bei Problemen direkte Ansprechpartner*innen des Housing First Projektes zur Verfügung. Die Verzahnung in das System der Hilfen zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten (§67 oder 53 SGB II) bleibt erhalten, in dem die entsprechende Antragsstellung mit Hilfestellung der sozialpädagogischen Betreuung des Diakonischen Werkes jederzeit möglich bleibt.

Mit der Umsetzung des Housing First Projektes wird die Stadtverordnetenversammlung in einer gesonderten Beschlussvorlage befasst.

⁴ Gemäß § 2 der Vereinbarung sollen 12% der zu belegenden Wohnungen an kinderreiche Familien vergeben werden, 9% an ältere Menschen, 10% an Alleinerziehende, 5% an Schwangere, 3% an schwerbehinderte, 15% an junge Ehepaare.

8. Personalausstattung

Die Bereiche Prävention und Case-Management sollen gemäß vorliegender Konzeption deutlich verstärkt werden. Vorgesehen ist neben aufsuchender Sozialarbeit in Form von Hausbesuchen die Erstellung umfangreicher Hilfepläne und Kontrolle der Zielerreichung. Die zur Verfügung stehende sozialpädagogische Ressource der Obdachlosenbehörde kann dies vor dem Hintergrund der gestiegenen Fallzahlen alleine nicht leisten. Zur Verstärkung der Personalressource ist daher im Stellenplan 2019 eine weitere Vollzeitstelle für die Sozialarbeit der Obdachlosenbehörde vorgesehen, welche in der zweiten Jahreshälfte 2019 personalisiert werden wird. Zudem soll das Case-Management der Obdachlosenbehörde mittels Fallüberleitungen in die Hilfen zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten (§67 SGB XII), die Eingliederungshilfe (§53 SGB XII) und in das Projekt Housing First entlastet werden.

Auch der Bereich Verwaltung der Obdachlosenbehörde war spätestens ab 2018 aufgrund der gestiegenen Fallzahlen überlastet. Verwaltungsprozesse wie das Führen fallspezifischer Listen, Kontakte zum Jobcenter bezüglich der Kostenersatzleistungen für die Unterbringung oder die schriftliche Korrespondenz mit eingewiesenen Personen verliefen mitunter nicht mehr störungsfrei. So musste bisweilen davon abgesehen werden, Menschen vor Verlängerung der Einweisung zu einem Fallgespräch in die Obdachlosenbehörde einzuladen um zu erörtern, ob die Einweisungsverlängerung notwendig ist oder welche weiteren Schritte zu erfolgen haben, um die Reintegration in den Wohnungsmarkt zu unterstützen. Seit Februar 2019 wurde auch die Personalressource der Obdachlosenverwaltung auf zwei Stellen verdoppelt und personalisiert. Genannte Prozesse können nun wieder umgesetzt werden.

9. Fazit

Vorliegendes Konzept basiert auf den Grundgedanken Prävention (vgl. Pkt. 7.1), Kooperation und Innovation, um der Obdachlosigkeit in Rüsselsheim effektiv begegnen zu können.

Kooperation

Ohne den kooperativen Gedanken ließe sich die Reintegration obdachloser Menschen mit Hilfe eines Case-Managements sowohl im präventiven wie auch im reaktiven Bereich lediglich mit einem massiven Personalausbau erreichen. Die Zusammenarbeit mit dem Diakonischen Werk Rüsselsheim, welches über jahrzehntelange Erfahrung im Bereich der Wohnungslosenhilfe verfügt, wird daher deutlich verstärkt. Im Bereich der Prävention etwa in Form der Wiedereinführung der Straßensozialarbeit oder der Einführung einer Postadresse bei der Diakonie, um den Bezug von Transferleistungen ohne Einweisung zu ermöglichen. Im reaktiven Bereich erstreckt sich Kooperation von den Bemühungen der Überleitung von Fällen in die §§ 67 und 53 SGB XII und damit zusammenhängender Übergabe des Case-Managements an die Diakonie und dem Austausch der Wohncontainer am Rugbyring bis hin zur Etablierung des Housing First Ansatzes in Rüsselsheim.

Eine Verstärkte Kooperation wird zudem mit dem Amtsgericht Rüsselsheim angestrebt, um frühzeitiger in den Prozess des Wohnungsverlustes eingreifen und präventiv handeln zu können (vgl. Pkt. 7.1.1).

Innovation

Housing First soll in Rüsselsheim als innovativer Ansatz etabliert werden. Abseits einzelner Umsetzungen etwa in Gießen oder Berlin gibt es nur wenige Kommunen in Deutschland, welche sich an eine entsprechende Umsetzung wagen. Das Haupthindernis wird zumeist in der Schwierigkeit gesehen, entsprechenden Wohnraum zu akquirieren. Im Rahmen dieses Konzeptes sind Handlungsoptionen genannt, um die Problematik zu lösen, etwa durch eine Kooperation mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft gewobau.

Es wird angestrebt, im jährlichen Rhythmus über den Umsetzungsstand und die Wirkung des vorliegenden Konzeptes zu berichten.

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	625/
			16-
			21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Umsetzung von Housing First zur Reintegration wohnungsloser Menschen in den Wohnungsmarkt

M-Nr.: 316 / 19

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass

1. die kumulierte Anzahl von unterzubringenden, wohnungslosen Menschen in Rüsselsheim in den Jahren 2016 bis 2018 um 67% von 113 auf 189 Personen gestiegen ist.
2. die Unterbringungskapazitäten der Obdachlosenbehörde insbesondere für die Unterbringung von wohnungslosen Familien knapp geworden sind.
3. die für die Umsetzung von Housing First benötigten Wohnungen auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung mit der gewobau bereitgestellt werden (Anlage I).
4. die sozialpädagogische Betreuung im Rahmen Housing First sowohl personell als auch finanziell vom Diakonischen Werk geleistet wird.
5. bei Umsetzung des Housing-First Ansatzes Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von jährlich rund 21.000 € entstehen können.

B. Beschlussvorschlag

1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Abschluss der Rahmenvereinbarung über die Bereitstellung von Wohnungen im Rahmen des Projektes Housing First mit der gewobau.
2. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Umsetzung des Housing First Ansatzes in Rüsselsheim, die erforderlichen Mittel sind im Haushalt 2020 auf den Sachkonten Mieten (6701000) in Höhe von 43.500 € und Mietnebenkosten (6705000) in Höhe von 12.700 € im Produkt Obdachlosenhilfe (050543500) angemeldet.

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch

Oberbürgermeister

Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Wohnungen im Rahmen des Projektes Housing First

zwischen der

der Stadt Rüsselsheim am Main vertreten durch den Magistrat, dieser vertreten durch
Herrn Bürgermeister Grieser, Marktplatz 4, 65428 Rüsselsheim am Main,

- nachfolgend Stadt genannt -

und der

gewobau Gesellschaft für Wohnen und Bauen Rüsselsheim mbH,
Marktstraße 40, 65428 Rüsselsheim am Main,
vertreten durch Herrn Torsten Regenstein, Geschäftsführer,

- nachfolgend gewobau genannt-

Präambel

Housing First beschreibt einen Ansatz zur Reintegration von Menschen ohne Obdach in den Wohnungsmarkt, welcher ursprünglich von der US-Amerikanischen Sozialpolitik entwickelt wurde. Die Idee hinter dem Konzept ist es, Obdachlosigkeit durch eine direkte Versorgung mit eigenem Wohnraum zu beenden, ohne, dass die Menschen im Vorfeld Bedingungen zu erfüllen haben.

Eine große Herausforderung bei der erfolgreichen Umsetzung des Housing First Ansatzes ist die Beschaffung geeigneten Wohnraums in Zeiten angespannter Wohnungsmärkte.

Aus diesem Grund kooperieren die städtische Wohnungsbaugesellschaft gewobau und die Stadt auf Grundlage des vorliegenden Rahmenvertrages im Sinne einer gemeinsamen sozialen Verantwortung für die Bekämpfung von Obdachlosigkeit. Die gewobau verpflichtet sich, der Stadt öffentlich geförderten Mietwohnungsbestand zur Umsetzung von Housing First anzubieten und trägt so dazu bei, die Wohnungsversorgung von wohnungslosen Personen, welche auf Grundlage der §§ 11, 6 des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) von der städtischen Obdachlosenbehörde in Notunterkünften oder sonstigem Wohnraum eingewiesen sind, mittels Housing First zu ermöglichen.

Dabei sollen sowohl die Interessen der Stadt Rüsselsheim am Main an einer Wohnraumversorgung wohnungsloser Menschen als auch das beiderseitige Interesse an der Erhaltung ausgewogener Mieterstrukturen in den Wohnanlagen und der Wirtschaftlichkeit der Wohnungsbewirtschaftung angemessen berücksichtigt werden.

Die Vereinbarung zur Wohnungsversorgung von Haushalten mit Wohnberechtigung (§ 5 Wohnungsbindungsgesetz) und von Wohnungsnotfällen zwischen der Stadt und der gewobau aus dem Jahr 2007 bleibt davon unberührt.

§ 1

1. Die gewobau vermietet die in ihrem Eigentum stehenden öffentlich geförderten Wohnungen vorbehaltlich der in dieser Rahmenvereinbarung getroffenen Regelungen selbstständig.
2. Die gewobau verpflichtet sich, der Stadt freiwerdende bzw. leer stehende öffentlich geförderte Wohnungen nach einem in § 2 dieser Rahmenvereinbarung festgelegten Modus anzubieten. Daraus ergibt sich keine Verpflichtung zur Anmietung der angebotenen Wohnungen von Seiten der Stadt. Die Rückantwort der Stadt über die Entscheidung zur (Nicht-)Anmietung hat innerhalb von 10 Werktagen ab Zugang des Wohnungsangebotes zu erfolgen.
3. Die Vermietung erfolgt im Rahmen des geltenden Wohnungsrechts und unter Berücksichtigung der gesetzlichen bzw. vertraglich vereinbarten Bindungen.
4. Im Falle der Anmietung der gemäß §1 Ziff. 2 angebotenen Wohnungen durch die Stadt verpflichtet sich diese, die Übereinstimmung der sich aus dem Wohnberechtigungsschein ergebenden Vorgaben (Gültigkeitsdauer, Wohnungsgröße, Zugehörigkeit zu besonderen Personen- und Einkommensgruppen) mit den Belegungsbindungen der zu vermietenden Wohnung zu prüfen. Ausnahmen hiervon sind entsprechend der jeweiligen vertraglichen oder gesetzlichen Regelungen zur handhaben.
5. Bei Nichteinhaltung von Belegungsbindungen treten die im Wohnungsrecht vorgesehenen Sanktionierungen ein. Die Stadt ist hier in der Haftung.

§ 2

1. Die gewobau verpflichtet sich, mindestens 10 Prozent der innerhalb eines Jahres frei werdenden oder leer stehenden Wohnungen aus ihrem öffentlich geförderten Mietwohnungsbestand der Stadt anzubieten.
2. Die Stadt teilt der gewobau monatlich eine Priorisierung hinsichtlich der benötigten Wohnungsgröße in Bezug auf die Anzahl der Zimmer und der Fläche mit. Die gewobau verpflichtet sich, diese Priorisierung bei der Auswahl der Wohnungsangebote an die Stadt zu berücksichtigen, soweit dies hinsichtlich der zur Neuvermietung zur Verfügung stehenden Wohnungen möglich ist.
3. Der Mietzins (Bruttokalt) der angebotenen Wohnungen darf die gültigen Grenzen für die angemessenen Kosten der Unterkunft (KDU) des Kreises Groß-Gerau nicht überschreiten.
4. Im Falle der Anmietung durch die Stadt beträgt die Mietdauer 6 Monate. Die Stadt leistet zum Mietvertragsbeginn die Kautions. In Einzelfällen kann die Mietdauer nach Zustimmung der gewobau überschritten werden, wenn dies dem Ziel der Mietvertragsübernahme durch die untermietenden Personen gem. §2 Ziff. 6 zuträglich ist, oder die Stadt innerhalb der Mietdauer von 6 Monaten einen Untermieterwechsel vornehmen muss.

5. In den Mietverträgen zwischen der Stadt und der gewobau wird der Mieterin das Recht zur Untervermietung ohne vorherige Zustimmung des Vermieters eingeräumt.
6. Die Stadt ist zur Untervermietung an auf Grundlage der §§ 11, 6 des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) eingewiesenen Personen berechtigt.
7. Die Entscheidung, an welchen Haushalt die Stadt untervermieten möchte, wird von dieser eigenständig unter Berücksichtigung des §1 Abs. 4 sowie §2 Abs.6 getroffen.
8. Die Stadt wählt vorrangig jene Haushalte als Untermieter aus, welche sich hinsichtlich ihres Wohnverhaltens im Zeitraum der Einweisung auf Grundlage des HSOG als geeignet erwiesen haben.
9. In den Mietverträgen zwischen der Stadt und der gewobau wird ein Vormietrecht für die Untermieter der Stadt nach Ablauf des Hauptmietvertrages nach 6 Monaten eingeräumt.
10. Einen Monat vor Ende eines Hauptmietverhältnisses kommt die Stadt Rüsselsheim unaufgefordert auf die gewobau zu, um die Option des Vormietrechts gem. §2 Ziff. 9 i.V.m. §2 Ziff. 11; 12 zu besprechen.
11. Das Vormietrecht der Untermieter der Stadt kann erlöschen, sollte es innerhalb der Anmietung durch die Stadt zu Mietstörungen, Beschwerden der Hausgemeinschaft, Beschädigungen an der Mietsache durch unsachgemäßen Gebrauch oder Zahlungsausfällen des Untermieters an den Hauptmieter gekommen sein.
12. Vor Erlöschen des Vormietrechtes findet ein Fallgespräch zwischen der gewobau und der Stadt statt, um eine Lösung für die zugrundeliegende Problematik im Verhalten der Untermieter*innen zu finden.
13. In der Übergangszeit von Untermietverhältnis in ein normales Mietverhältnis mit dem jeweiligen Haushalt steht die Stadt für sämtliche Zahlungen in der Haftung. Die Stadt versichert, dass alle erforderlichen Unterlagen (Kostenzusicherung für Miete und Kautions, Personalausweis, etc.) für den Abschluss eines Mietvertrages mit dem jeweiligen Haushalt rechtzeitig (14 Tage vor Mietbeginn) vorliegen. Erst dann kann ein Mietvertrag mit dem Haushalt geschlossen werden.
14. Die Stadt stellt sicher, dass den untermietenden Haushalten mindestens eine Ansprech- und Beratungsperson auf Seiten der Obdachlosenbehörde oder eines freien Trägers während des Hauptmietverhältnisses zur Verfügung steht.

§ 3

1. Der gewobau steht auf städtischer Seite im Rahmen dieser Vereinbarung die Obdachlosenbehörde als Ansprechpartner zur Verfügung. Die Erreichbarkeit ist während der städtischen Dienstzeiten sicherzustellen.

2. Sollte ein freier Träger für die Beratung- und Betreuung der Untermietenden Haushalte von Seiten der Obdachlosenbehörde beauftragt sein, steht auch dieser als Ansprechpartner für die gewobau zur Verfügung. Die Erreichbarkeit ist während der üblichen Dienstzeiten sicherzustellen. Die Obdachlosenbehörde übermittelt die entsprechenden Kontaktdaten.
3. Auf Seiten der gewobau steht der Obdachlosenbehörde und einem ggf. beauftragen freien Träger eine Kontaktstelle zur Verfügung. Die Erreichbarkeit ist während der Dienstzeiten der gewobau sicherzustellen.

Die Vertragspartner sowie der für die Beratung- und Betreuung der untermietenden Haushalte beauftragte freie Träger richten eine monatlich tagende und paritätisch besetzte Clearingstelle ein, die aus der Vertragsumsetzung entstehende Einzelfallprobleme lösen soll. Von städtischer Seite wird die Clearingstelle mit mindestens einem/-r Sozialarbeiter*in und mindestens einer Verwaltungskraft der Obdachlosenbehörde sowie der entsprechenden Bereichsleitung besetzt. Seitens der gewobau erfolgt die Besetzung durch 2 MitarbeiterInnen aus der Abteilung Wohnungswirtschaft sowie dem Abteilungsleiter und Prokurist, Herrn Münch.

§ 4

Die Vereinbarung tritt mit Wirkung vom XX.XX.XXXX in Kraft und wird zunächst bis zum XX.XX.XXXX (Vorschlag: 2 Jahre) abgeschlossen. Sie verlängert sich um jeweils 1 Jahr, es sei denn, ein Vertragspartner kündigt die Vereinbarung mit einer Frist von 6 Monaten zum Jahresende. Außerdem steht jeder Vertragspartei das Recht auf Kündigung bei Vorliegen eines wichtigen Grundes zu.

§ 5

Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung sind nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich und bedürfen zu ihrer Wirksamkeit unabdingbar der Schriftform.

§ 6

Sollte eine der Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder zukünftig unwirksam werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht betroffen. Beide Vertragsparteien verpflichten sich bereits heute, die unwirksame oder unwirksam gewordene Bestimmung durch eine solche Bestimmung zu ersetzen, welche dem tatsächlichen Willen beider Parteien bei Abschluss der Vereinbarung entspricht oder dieser am nächsten kommt.

Rüsselsheim am Main, den

Magistrat der Stadt Rüsselsheim am Main

**gewobau Gesellschaft für
Wohnen und Bauen Rüsselsheim
mbH**

Dennis Grieser
Bürgermeister

Torsten Regenstein
Geschäftsführer

Anlage II

Kostenkalkulation für die Anmietung von Wohnungen durch die Obdachlosenbehörde im Rahmen Housing First				
Durchschnittlicher Quadratmeterpreis einer Referenzwohnung der gewobau* (nettokalt)	Durchschnittliche Größe der angebotenen Wohnungen	Durchschnittlicher Mietzins (nettokalt)	durchschnittliche monatliche Betriebskosten**	Durchschnittliche Warmmiete
7,46 €	70m ²	522 €	2,19 €	675 €

		zzgl. Risikoaufschlag (15%) ***
Kosten pro Wohnung (Anmietung max. 6 Monate)	4.050 €	4.658 €
Gesamtkosten im Jahr (max. 12 Wohnungen im Jahr)	48.600 €	55.896 €
Einnahmen KDU (Erstattungsquote 95%)	46.170 €	
Differenz		9.726 €

* mindestens drei Jahre alt, 50-80m² groß, 2-4 Zimmer, normal ausgestattet; Datenbasis 09.2016 - 09.2017

** Gemäß Betriebskostenspiegel des Deutschen Mieterbundes bezogen auf Gesamtdeutschland, Datenbasis aus dem Jahr 2013

*** Regulierung von Schäden, Renovierung, Entrümpelung etc.

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	620/
			16-
			21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Anmeldung zum Stellenplan 2020 für das Ausbildungsmodell: Praxisintegrierte Ausbildung in den städtischen Kindertagesstätten ab dem Ausbildungsjahr 2020/2021

M-Nr.: 310 / 19

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachfolgende Vorlage zur Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis,

1. dass die Werner-Heisenberg-Schule an der Fachschule für Sozialwesen, Fachrichtung Sozialpädagogik, ab dem Schuljahr 2020/2021 eine zusätzliche Klasse zur Ausbildung von Erzieher*innen in der praxisintegrierten Form anbietet.

B. Beschluss

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt,

1. ab dem Betreuungsjahr 2020/2021 für zehn angehende Erzieher*innen im Rahmen der dreijährigen vergüteten praxisintegrierten Ausbildung Stellen in den städtischen Kindertagesstätten zu schaffen. Ab dem Stellenplan 2021 werden Personalkosten in Höhe von 197.742,50 Euro jährlich angemeldet. Der Prüfauftrag zur DS 397/16-21 Personalgewinnung und –bindung im Kitabereich vom 18.10.2018, wird in Bezug auf die Fragestellung, welche Möglichkeit es zur Einführung einer Vergütung für angehende Erzieher*innen gibt, als erledigt erklärt.
2. den Fachdezernenten zu beauftragen, eine entsprechende Kooperationsvereinbarung mit der Werner-Heisenberg-Schule zu unterzeichnen.

3. dass hierfür in den Ergebnishaushalt 2020 der städtischen Kindertagesstätten Beschäftigungsentgelte in Höhe von 79.096 Euro angemeldet werden.

Begründung:

A. Ziel

Ziel ist die Deckung des stetig wachsenden Bedarfs an Fachkräften in den städtischen Kindertagesstätten.

B. Problem

Mit Stand 01.11.2019 sind rund 26 Stellen für Erzieher*innen (eingeschlossen sind Fachkräfte für Integrationsmaßnahmen) in den städtischen Kindertagesstätten unbesetzt.

Derzeit bietet die Stadt Rüsselsheim am Main im Rahmen der Ausbildung zukünftiger Fachkräfte Stellen für das Jahrespraktikum zum/zur Sozialassistent*in, für die Berufsbegleitende Ausbildung und für das Berufspraktikum im letzten Ausbildungsjahr zum/zur Erzieher*in an.

Durch die Ausweitung der Ausbildungsformen an der Werner-Heisenberg-Schule ab dem Schuljahr 2020/2021 mit der vergüteten praxisintegrierten Form suchen angehende Erzieher*innen bereits jetzt eine Stelle, die die Stadt Rüsselsheim am Main derzeit nicht anbietet und wofür sie aktuell keine Ausbildungsverträge schließen kann.

C. Beschlusshistorie

Die vorliegende Vorlage zur Schaffung von Stellen in den städtischen Kindertagesstätten für die praxisintegrierte Ausbildung knüpft an den Beschluss „Personalgewinnung in Verbindung mit Praxisstellen für Erzieher*innen in der Ausbildung“ (DS-Nr. 248/16-21) vom 23.11.2017 an.

Im Zusammenhang mit der Vorlage Personalgewinnung und -bindung im Kitabereich (DS-Nr. 397/16-21, Sitzung der Stadtverordneten am 18.10.2018) wurde der Magistrat beauftragt zu prüfen, welche Möglichkeit es zur Einführung einer Vergütung für angehende Erzieherinnen und Erzieher gibt, sodass über die ganze Ausbildungszeit eine Vergütung bezahlt wird.

D. Lösung

Für die praxisintegrierte Ausbildung wurde im Rahmen des TVöD die Möglichkeit einer tariflichen Ausbildungsvergütung mit dem Tarifvertrag vom 01.03.2018 geschaffen.

Mit dem Ziel Fachkräfte sowohl für den jetzigen Bedarf als auch für den weiteren Ausbau von Betreuungsplätzen für Kindertageseinrichtungen einzustellen, werden zehn Stellen für diese dreijährige Ausbildungsform der vergüteten praxisintegrierten Ausbildung geschaffen. Die Stadt Rüsselsheim am Main bietet damit auch diese Ausbildungsform als attraktives Modell für angehende Erzieher*innen an.

E. Kosten/Folgekosten

Die Vergütung der angehenden Erzieher*innen in der praxisintegrierten Ausbildung ist im TVöD-Besonderer Teil Pflege (TVAöD-Pflege) als verbindliche Mindestgrundlage geregelt. Im ersten Jahr der Ausbildung erhalten sie 1.140,69 €, im zweiten Jahr 1.202,07 € und im dritten Jahr der Ausbildung 1.303,38 €. Eine Jahressonderzahlung und eine Abschlussprämie sind vorgesehen. Bei Nichtbestehen eines Ausbildungsabschnittes verlängert sich die fachpraktische Ausbildung um ein Jahr.

Entsprechend des Ausbildungsbeginns bei der Stadt Rüsselsheim am Main ab dem 01.09.2020 sind anteilig Mittel in Höhe von 79.096 Euro für vier Monate vorzusehen. Für die folgenden Haushaltsjahre sind für je 12 Monate Mittel in Höhe von 197.742,50 Euro einzustellen.

Sollten weitere Förderprogramme vergleichbar zum Programm des Bundes der Fachkräfteoffensive in den nächsten Wochen zur Verfügung gestellt werden, werden die entsprechenden Anträge gestellt.

F. Alternativen

Die Maßnahme nicht umzusetzen, bedeutet den Verzicht auf eine Möglichkeit Personal zu gewinnen.

G. Auswirkungen auf Dritte

Durch die Besetzung von offenen Fachkraftstunden durch mehr ausgebildete Erzieher*innen können mehr Kinder in den städtischen Kindertagesstätten aufgenommen werden und der Anspruch auf Bildung und Betreuung für die Familien erfüllt werden.

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	621/ 16- 21
AusIB	ÄR	SozJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Ausstattung und Weiterentwicklung der Schulbibliotheken an den Schulen in Trägerschaft der Stadt Rüsselsheim am Main

M-Nr.: 311 / 19

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehende Vorlage zur Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis,

1. dass der Schulträger gesetzlich verpflichtet ist, Mittel für den Betrieb der Schulbüchereien an Schulen in seiner Trägerschaft zur Verfügung zu stellen.
2. dass den Rüsselsheimer Schulen bislang keine finanziellen Mittel für die Verwaltung und die Medienausstattung der Schulbibliotheken zur Verfügung gestellt und keine Standards vorgegeben wurden.
3. dass sich vor diesem Hintergrund die Schulbibliotheken sehr unterschiedlich entwickelt haben.
4. dass zur fachlichen Unterstützung der Schulbüchereien bei K123 - Stadtbücherei eine schulbibliothekarische Fachstelle (im Umfang von 0,5 VZ) eingerichtet wird, hierfür werden ab dem kommenden Haushaltsjahr im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Mittel in Höhe von jährlich 28.000 € vorgesehen. Für das Haushaltsjahr 2020 werden anteilig Mittel in Höhe von 7.000 € eingeplant.

B. Beschluss

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt,

1. dass für die Bestandsverwaltung der Schulbüchereien der Rüsselsheimer Schulen eine einheitliche Software angeschafft wird. Hierfür werden im Entwurf des Haushaltsplanes 2020 Mittel in Höhe von 6.000 € eingestellt.
2. dass den Schulbibliotheken (ohne angegliederte Stadtteilbücherei) zukünftig ein Zuschuss zur Aktualisierung des Bestandes gewährt wird. Die Höhe des Zuschusses orientiert sich an den Empfehlungen zur Basisausstattung des Deutschen Bibliotheksverbandes. Ab dem Haushaltsjahr 2020 werden jährlich Mittel in Höhe von rund 27.500 € zur Verfügung gestellt (Anlage).

Begründung:

A. Ziel

Der Schulträger Stadt Rüsselsheim am Main unterstützt die Schulen bei der Entwicklung zu ganztägigen Lern- und Lebensorten, an denen die Schüler*innen eine optimale Förderung erhalten. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den Schulbibliotheken zu, deren Ausstattung in die Zuständigkeit der Schulträger fällt. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags bedarf es an jeder Schule sächlich, räumlich sowie personell gut ausgestatteter Schulbibliotheken, die im Schulalltag integriert und konzeptionell im Schulprogramm verankert sind.

B. Beschlusshistorie

Die Drucksache knüpft an die Drucksache 531/11-16 „Schulbibliotheken an Schulen in Trägerschaft der Stadt Rüsselsheim“ an.

C. Aufgabe der Schulbibliotheken

Die Schulbibliotheken fungieren als Ort für vielfältige schulische Aktivitäten und sind ein zentraler Medien- und Informationsbereich, in dem alle Schüler*innen entsprechend dem individuellen Wissenstand, dem Lerntempo und der Lernmethode angemessene Lern- und Informationsmöglichkeiten finden. Sie sind gleichzeitig Kommunikations- und Begegnungs- sowie Ruhe- und Rückzugsort für alle Schüler*innen und Lehrkräfte.

Sie leisten einen Beitrag zur Chancengleichheit, indem sie insbesondere auch diejenigen Schüler*innen, in deren familiären Umfeld diese nicht oder im begrenzten Umfang zur Verfügung stehen, die Möglichkeit zur Versorgung mit Büchern und Medien bieten.

Die Schulbibliotheken haben eine zentrale Aufgabe bei der

- Leseförderung, insbesondere bei der Anbahnung von Lesefreude und Lesemotivation
- Entwicklung von Lesekompetenz
- Vermittlung von Arbeitsmethoden und der Fähigkeit zum selbständigen Lernen
- Erarbeitung von projektbezogenen Lern- und Lehrinhalten
- Entwicklung der Recherchekompetenz
- Befähigung zum kritischen Umgang mit Medien und Informationen (Medien- und Informationskompetenz)
- Befähigung zur Teamarbeit

D. Gesetzliche Grundlage

§ 158 HSchG verpflichtet die Schulträger, die notwendigen Schulgebäude und Schulanlagen zu errichten, diese mit Lehr- und Lernmitteln auszustatten und zu unterhalten. Hierzu gehören ausdrücklich auch Schulbüchereien, die verpflichtender Bestandteil einer Ganztagschule sind.

In §§ 155, 156 HSchG werden die Schulträger darüber hinaus verpflichtet, die erforderlichen Sach- und Personalkosten zur Verwaltung der Büchereien zur Verfügung zu stellen.

E. Problem

Das Hessische Schulgesetz verpflichtet zwar den Schulträger zur Unterstützung von Schulbibliotheken, macht aber keine Aussagen zu Art und Umfang dieser gesetzlich vorgeschriebenen Leistung. Entsprechend gibt es keine allgemein gültigen Standards für die räumliche, sächliche und personelle Ausstattung der Schulbibliotheken.

Aus diesem Grund gab es bislang auch für die Rüsselsheimer Schulen keinen vorgegebenen, einheitlichen Rahmen, an dem sich die Schulbibliotheken orientieren konnten. Dies führte zu einer sehr unterschiedlichen Schulbibliothekslandschaft in Rüsselsheim.

Im Zuge eines Workshops mit Vertretungen der Schulbüchereien und Kultur123 – Stadtbücherei unter fachlicher Begleitung durch die „Fachstelle für Öffentliche Bibliotheken, Schulbibliotheksberatung“ fand ein erster strukturierter Austausch über Standards für den Betrieb von Schulbibliotheken statt. Bei dem Workshop wurde deutlich, dass bei den Schulen ohne angegliederte Stadtteilbücherei, Optimierungsbedarf auf verschiedenen Ebenen besteht:

Medienausstattung

Der Medienbestand der Schulbibliotheken ist sehr unterschiedlich bezüglich der Menge, der Art und dem Alter der Medien. Eine vergleichbare Bestandserhebung für alle Schulen ist kaum möglich.

Personelle Ausstattung

Die Verwaltung der Schulbüchereien wird in den Schulen sehr unterschiedlich geregelt. Meist wird dies von ehrenamtlichen Helfer*innen mit der Unterstützung von Lehrkräften bewerkstelligt. In der Regel gibt es hierzu kein geschultes Personal. Es gibt keine angepassten Verwaltungsabläufe und keine Unterstützung bzw. Beratung bei der Bestandserneuerung.

Räumliche und sächliche Ausstattung

Die für die Schulbibliotheken zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten sind sowohl von ihrem Zuschnitt, ihrer Größe, der Lage innerhalb des Gebäudes und der Ausstattung (Möbiliar, Technik wie z. B. Computer) von Schule zu Schule sehr unterschiedlich.

F. Lösung

Personalausstattung

Gut geschultes Personal und eine gut organisierte Verwaltung einer Bücherei tragen dazu bei, dass die Attraktivität der Schulbücherei erhalten und stets verbessert werden kann. Aus diesem Grund benötigen die Büchereibetreuer*innen professionelle Unterstützung bei ihrer Arbeit.

Sinnvoll ist es, den Schulen zur Gewährleistung eines einheitlichen (Verwaltungs-) Standards, zur professionellen Unterstützung und zur regelmäßigen Schulung der Bibliothekskräfte eine schulbibliothekarische Fachstelle als zentrale beratende Stelle, angesiedelt bei der Stadtbücherei, zur Seite zu stellen, da hier die entsprechende Expertise zur Verfügung steht.

Aufgabe der Stadtbücherei ist außerdem die Prozessbegleitung zur Erarbeitung eines Rahmenkonzepts mit definierten Standards und die fachliche Unterstützung der Schulen bei der Entwicklung von schulbezogenen Büchereikonzepten.

Medienausstattung

Um die Ausstattung der Schulbüchereien anzupassen, sollte beginnend mit dem Schuljahr 2020/2021 ein Betrag zur Bestandserneuerung in den Büchereien zur Verfügung gestellt werden. Die Summe orientiert sich an den Empfehlungen des Deutschen Bibliotheksverbandes (dbv) für eine Basisausstattung entsprechend der Schulform:

Grundschulen:	03 Medieneinheiten je Schüler*in
Sekundarstufe 1:	05 Medieneinheiten je Schüler*in
Sekundarstufe 2:	07 Medieneinheiten je Schüler*in
Förderschulen:	05 Medieneinheiten je Schüler*in

Zusätzlich sollte je nach Alter der Schüler*innen ein Bestand an aktuellen Zeitungen und Fachzeitschriften vorhanden sein.

Der dbv empfiehlt neben der mengenmäßigen Basisausstattung auch eine permanente Bestandsaktualisierung. Er hat zur Berechnung des Erwerbsetats die Faustformel „5-10% des Zielbestandes x durchschnittlicher Medienpreis“ entwickelt.

Der Magistrat empfiehlt für die Rüsselsheimer Schulen ohne angegliederte Stadtteilbüchereien einen mittleren Wert von 7,5 % anzusetzen. Es werden somit jährlich Mittel in Höhe von 27.500 € benötigt (Anlage). Mit diesen Mitteln wird die Aktualisierung der Mindestbestände und eine einheitliche Basisausstattung in einem Zeitraum von rund 13,5 Jahren erreicht

Durch ein einheitliches Softwareprogramm zur Administration der Bestände können Verwaltungsabläufe wie z. B. Bestellung, Katalogisierung, Ausleihvorgänge etc. vereinfacht werden. Ein solches Programm ist in einigen Schulen bereits im Einsatz. Es gibt hierfür vom Land Hessen kostengünstige Landeslizenzen für die hessischen Schulen.

Die Kosten in Höhe von 6.000 € sind über den Etat des Schulträgers abzuwickeln.

Räumliche und sächliche Ausstattung

Die Ausstattung sollte über das für die Schulen zur Verfügung gestellte Ausstattungsbudget nach und nach angepasst werden.

Bei künftigen Um-, Aus- oder Neubauten von Schulen werden bei der räumlichen Gestaltung von Schulbibliotheken möglichst einheitliche Standards zugrunde gelegt und in den Raumprogrammen eingearbeitet.

G. Weiteres Vorgehen

Unter Federführung der neu eingerichteten schulbibliothekarischen Fachstelle der Stadtbücherei wird der im Workshop angestoßene Konzeptentwicklungsprozess fortgesetzt. Insbesondere ist der Aspekt der personellen Ausstattung der Schulbücherei vor Ort gemeinsam mit den Schulen tiefergehend zu betrachten. Die Stadtverordnetenversammlung wird zu gegebener Zeit über die Ergebnisse informiert und mit einer gesonderten Beschlussvorlage über eine mit den Schulen abgestimmte Rahmenkonzeption befasst.

H. Alternative

Es gibt keine Alternative, da der Schulträger zur räumlichen, sächlichen und personellen Unterstützung der Schulbibliotheken gesetzlich verpflichtet ist. Standards können jedoch erhöht oder gesenkt werden.

I. Kosten

Folgende Mittel werden für den Entwurf des Haushaltsplanes 2020 angemeldet:

- *Zuschuss zur Vervollständigung und Aktualisierung des Bestandes für alle Schulbüchereien ohne angegliederte Stadtteilbücherei*

Nach den Empfehlungen zur Basisausstattung des Deutschen Bibliotheksverbandes werden ab dem Haushaltsjahr 2020 jährlich wiederkehrend Mittel in Höhe von 27.500 € angemeldet.

- *Softwareprogramm Littera (Landeslizenz)*

Für die Anschaffung einer einheitlichen Software zur Bestandsverwaltung sind Mittel in Höhe von 6.000 € notwendig.

- *Schulbibliothekarische Fachstelle*

Die schulbibliothekarische Fachstelle soll bei Kultur123 – Stadtbücherei angesiedelt werden. Mittel für eine halbe Personalstelle in Höhe von 28.000 € werden hierfür im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs bereitgestellt. Im Haushaltsjahr 2020 werden anteilig (Oktober-Dezember) rund 7.000 € benötigt.

Anlage:

- Zuschussberechnung Einzelschulen

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Zuschussberechnung Einzelschulen

Grundschule	SuS*	Basisbestand	jährliche Finanzierung	
		Anzahl Bücher		
			7,5% Basis	x 14 Euro
		3		
ADS	281	843	63,23	885,15 €
EGS	294	882	66,15	926,10 €
GBS	542	1626	121,95	1.707,30 €
Goethe	249	747	56,03	784,35 €
GsHa	277	831	62,33	872,55 €
Gsl	303	909	68,18	954,45 €
GsKö	412	1236	92,7	1.297,80 €
OHS	201	603	0	0
Schiller	208	624	0	0
GESAMT				7.427,70 €
Sek I / Förderschulen		5		
AvHS	858	4290	321,75	4.504,50 €
GHS	489	2445	183,38	2.567,25 €
FES***	214	1070	80,25	1.123,50 €
Park***	231	1155	86,63	1.212,75 €
Sophie	432	2160	162	2.268,00 €
BGS	137	685	51,38	719,25 €
HKS	196	980	73,5	1.029,00 €
IKS	821	4105	307,88	4.310,25 €
				17.734,50 €
Sek II		7		
IKS	295	2065	154,88	2.168,25 €
				2.168,25 €
GESAMT				27.330,45 €

Erläuterung

Empfehlung Deutscher Bibliotheksverband (DBV) für Erwerbsetat einer Bücherei:

5 bzw. 10% des Zielbestandes multipliziert mit durchschnittlichem Medienpreis

(wurde mit 14 Euro angenommen)

* Schüler und Schülerinnen; Quelle HESIS Stichtag 1.10.2019 Schuljahr 2018/2019

** Schulbücherei in Stadtteilbücherei integriert; MPS Kooperation Stadtbücherei Am Treff

*** Mittel werden entsprechend der aktuellen SuS-Zahlen auf die übrigen Schulen der Sek I verteilt

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	617/ 16- 21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: HH-Begleitantrag - Zuwegung Bahnsteig 2
Bezug: Antrag Nr. 26 der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke/Liste Solidarität und FWR/FNR vom 04.02.2019

M-Nr.: @RMNR@

@RDSZ@

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass die Stadtunterführung von den Städtischen Betriebshöfen einmal im Jahr an einem Wochenende unter Vollsperrung einer Grundreinigung unterzogen wird. Im August 2019 wurde diese auch auf den Bereich des höhergelegenen Fußweges erweitert, wobei auch die Wände gesäubert wurden. Dies wird auch in den Folgejahren so bleiben.
2. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der im September 2019 stattgefundenen Begehung beider Unterführungen (UF) in direkter Bahnhofsnähe mit der Vertreterin der Kriminalprävention Polizeipräsidium Südhessen weitere Maßnahmen vorgeschlagen bzw. teilweise bereits angestoßen wurden (Verbesserung der Sichtbeziehungen zu den Abgängen, Erhöhung der Helligkeit durch Installation vom Lichtband, Aufhellen des Bodenbelages im Fußgängerbereich, Ausleuchtung Treppenaufgang zum Gleis 2).

B. Beschluss

1. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, die durch die Kriminalprävention vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf die Umsetzbarkeit und die finanzielle Auswirkung zu prüfen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, vordringliche Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zeitnah umzusetzen.
3. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, für mittel- und langfristige Maßnahmen in den Folgejahren Haushaltsmittel einzustellen.
4. Der Antrag gilt als erledigt.

Begründung:

A. Ziel:

Ziel ist Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens in den Unterführungsbauwerken zu erarbeiten und dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu stärken.

B. Ausgangslage:

Die Stadt Rüsselsheim a.M. ist stets bemüht, im öffentlichen Raum das subjektive Sicherheitsgefühl zu stärken, Angsträume in der Stadt zu beseitigen. Diese Ängste sind sehr ernst zu nehmen.

Durch die Frequentierung des Bahnhofsbereiches kommt auf die Sicherheit in beiden UF ein besonderes Augenmerk zu.

C. Lösung:

Im September 2019 fand ein Austausch mit anschließender Begehung der UF in direkter Bahnhofsnähe mit der Vertreterin der Kriminalprävention Polizeipräsidium Südhessen statt. Folgende Maßnahmen wurden vorgeschlagen, welche teilweise bereits angestoßen wurden:

- Generell: Einbeziehung von Überlegungen in den städtebaulichen Konzepten, offene Platz-/Raumgestaltung, Verzicht auf Versteckmöglichkeiten, Intensivierung von Wohnen zur Belebung von bestimmten Bereichen
- Sichtbeziehung zu den Abgängen durch Rückschnitt des Grünwuchses gewährleisten (Grünpflege bereits beauftragt)
- Sauberkeit durch regelmäßige und intensive Reinigung der UF (Sperrung der UF Friedensstraße für ein Wochenende im September durchgeführt)
- Ausweitung der Reinigung auf den Fußgängerbereich einschließlich Reinigung der Wände
- Erhöhung der Helligkeit durch Installation vom durchgehenden Lichtband mit LED in der UF - keine einzelnen Leuchtkörper (SWR wurden angefragt)
- Aufhellen des Bodenbelages im Fußgängerbereich (Ortstermin mit einer Fachfirma erfolgt, nach Angebot und Auftragserteilung mögliche Ausführung nach Installation des Lichtbandes im Frühjahr 2020 (ab 7°C möglich))

- Ertüchtigung der Ausleuchtung Treppenaufgang zum Gleis 2 (Ortstermin mit der DB Bahnhofsmanagement in Kürze)

- Bauliche Maßnahmen, um Versteckmöglichkeiten einzudämmen (FB Gebäudewirtschaft beauftragt)

Es wurde übereinstimmend festgestellt, dass die UF Friedensstraße einen deutlich höheren Bedarf an einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls hat.

Rüsselsheim am Main, den 05.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister



SPD



Büro Stadtverordnetenversammlung
z.Hd. Frau Breunig
Marktplatz 4

65428 Rüsselsheim



4.2.2019

HH Begleitantrag Zuwegung Bahnsteig 2

Beschluss:

'Der Zustand der Stadtunterführung wird kurz- und mittelfristig deutlich verbessert.

- Der Reinigungszyklus wird entsprechend der Verschmutzung angepasst mit dem Ziel, einen sauberen Durchgang zu erhalten

- kleinere Reparaturen an Decken und Wänden werden vorgenommen

- Zuwegung insgesamt und die Stadtunterführung werden überprüft und saniert.'

Begründung:

Die Unterführung ist eine Zumutung. Optisch in einem sehr schlechten Zustand, oft vermüllt und ungepflegt. Als einziger Zugang direkt zum Gleis 2 von der Südseite her ist im Sinne eines attraktiven ÖPNV für eine Verbesserung zu sorgen.

Sanaa Boukayeo
Fraktionsvorsitzende
SPD

Maria Schmitz-Henkes
Fraktionsvorsitzende
Bündnis 90/Die Grünen

Karl-Heinz Schneckenberger
Fraktionsvorsitzender
Die Linke/Liste Solidarität

Robert Adam-Frick
Fraktionsvorsitzender
FWR/FNR

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	626/
			16-
			21
AusIB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: Verbesserung der Verkehrssituation an der Kreuzung Bensheimer Straße / Rathausstraße / Konrad-Adenauer-Ring in Königstädten
Bezug: HH-Begleitantrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FWR/FNR vom 04.02.2019

M-Nr.: 303 / 19

Der Magistrat leitet nachstehende Vorlage der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

A. Kenntnisnahme

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt den Bericht zum Antrag Nr. 25 der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FWR/FNR vom 04.02.2019 zur Kenntnis.

B. Beschluss

1. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, Planungsvarianten zur Verbesserung der Verkehrssituation zu prüfen und zur Beratung vorzulegen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, für die umzusetzende Vorzugsvariante in den Folgejahren Haushaltsmittel einzustellen.
3. Der Antrag gilt als erledigt.

Begründung:

A. Ziel:

Ziel ist am Knotenpunkt (KP) Bensheimer Straße/Rathausstraße/Konrad-Adenauer-Ring die Verkehrssituation zu verbessern.

B. Ausgangslage:

Der niveaugleiche KP ist aktuell vorfahrtsrechtlich geregelt. Zahlreiche Sperrflächen sollen die Verkehrsführung und die Sicherheit verbessern. Der KP ist dennoch für eine vorfahrtsrechtliche Verkehrsführung zu groß dimensioniert und verführt zu riskanten Fahrentscheidungen.

C. Beschlusshistorie:

Mit der DS-Nr. 295/06-11 vom 05.08.2008 wurde von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den KP in einen Kreisverkehrsplatz (KVP) umzubauen und dessen Kosten in die Finanzplanung nach dem Haushaltsjahr 2012 aufzunehmen. Einer sofortigen Installation eines KVP wurde nicht entsprochen.

D. Lösung:

An diesem KP sollen nun 2 Lösungsvarianten bewertet und geprüft werden: ein KVP oder eine Lichtsignalanlage (LSA) als Verkehrsregelung. Das Merkblatt für die Anlagen von Kreisverkehren (Ausgabe 2006) sowie die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (Ausgabe 2010) wurden zur Beurteilung herangezogen.

Ein kleiner Kreisverkehr (26m – 40m Außendurchmesser) gilt bei einer Tagesbelastung von weniger als 15.000 Kfz/ Tag ohne Nachweis als uneingeschränkt leistungsfähig. Eine Zählung im Rahmen des Projektes zum Anschluss des neuen EDEKA-Geländes ergab eine Tagesbelastung von rund 14.500 Kfz-E/24h. Somit ist eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit nicht notwendig.

Ein KVP würde die Probleme der aktuellen Verkehrsregelung lösen. Hier entstehen deutlich weniger Konfliktpunkte. Zudem fahren die Kraftfahrer in die gleiche Richtung. Ein Kreisverkehr wirkt geschwindigkeitsdämpfend und ermöglicht einen U-Turn als Verkehrsbeziehung. Auch Fußgänger und Radfahrer profitieren von übersichtlichen Furten. Insgesamt entsteht also eine deutlich höhere Verkehrssicherheit am KP. Begreifbarkeit und Einfachheit sind weitere Vorteile eines KVP.

Eine LSA ist in der Anschaffung zwar günstiger, allerdings ist mit Folgekosten (Unfallschäden, Wartungsvertrag, Nachrüstungen usw.) zu rechnen. Die Verkehrssicherheit ist jedoch auch hier als gut einzustufen.

Nach Einschätzung der Stadtverwaltung kann zum heutigen Zeitpunkt lediglich eine grobe Kostenschätzung für beide Lösungsvarianten ausgesprochen werden. Diese sieht wie folgt aus:

Variante KVP:	Baukosten	ca. 600.000 €
Baunebenkosten		ca. 108.000 €
	Herstellungskosten	ca. 708.000 €
	Grunderwerb ist nicht erforderlich.	

Variante KP mit LSA:	Baukosten ohne LSA (Umbauarbeiten für die Führung von Fußgänger- und Radverkehrs sowie Fahrbahndeckenerneuerung)	ca. 360.000 €
	LSA einschl. Tiefbau- und Kabelarbeiten	ca. 150.000 €
	Baunebenkosten	ca. 92.000 €
	Herstellungskosten	ca. 602.000 €

Eine genauere Kostenprognose kann nur nach Analysen der örtlichen Gegebenheiten durch ein fachkundiges Ingenieur-/Planungsbüro erstellt werden. Voraussichtliche Bearbeitungszeit dafür wird auf 5 bis 6 Monate geschätzt.

Die Planung und die Ausführung könnten nach unserer Einschätzung in den Haushaltsjahren 2021 sowie 2022 erfolgen.

E. Alternativen:

Außer den genannten Ausführungsvarianten gibt es keine Alternative. Aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer führt der Einsatz eines KVP zu einer sicheren, tempodämpfenden Verkehrsführung. Beide Varianten würden die Probleme an diesem Knotenpunkt lösen. Besonders hervorzuheben ist aber die Verkehrssicherheit beim Kreisverkehr. Die Lichtsignalanlage wäre zunächst die kostengünstigere Investition. Allerdings entstehen Folgekosten.

In Anbetracht des in unmittelbarer Nähe zu realisierenden KVP zum EDEKA-Markt ist der Umsetzung eines KVP den Vorrang zu geben.

Eine genauere Betrachtung der Lösungsvarianten im Hinblick auf alle Verkehrsteilnehmer einschließlich des ÖPNV wäre von einem Fachingenieurbüro vorzunehmen.

Rüsselsheim am Main, den 12.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister



Büro Stadtverordnetenversammlung
z.Hd. Frau Breunig
Marktplatz 4

65428 Rüsselsheim



4.2.2019

HH Begleit Antrag:

Verbesserung der Verkehrssituation an der Kreuzung Bensheimer Straße / Rathausstraße / Konrad-Adenauer-Ring in Königstädten

Beschluss:

'Der Magistrat wird beauftragt, für den oben bezeichneten Kreuzungsbereich eine Bestandsaufnahme vorzulegen.

Der Kreuzungsbereich wird überplant, damit in den Hauptverkehrszeiten sowohl die Schulwegsicherung als auch der Abfluss des Verkehrs Richtung L3040 sichergestellt ist.

Der Magistrat legt dazu eine Drucksache zur Beratung und Beschlussfassung vor.'

Begründung:

Königstädten wächst. Die städtebauliche Entwicklung mit dem Neubaugebiet Blauer See bedeutet schon jetzt und durch den geplanten Neubau des Edeka-Marktes für die Zukunft zwangsläufig mehr Verkehr im Kreuzungsbereich Bensheimer Straße / Rathausstraße.

Damit die Kreuzung sich nicht immer mehr zum Nadelöhr entwickelt, wird eine Überplanung des Kreuzungsbereiches benötigt.

Sanaa Boukayeo
Fraktionsvorsitzende
SPD

Maria Schmitz-Henkes
Fraktionsvorsitzende
Bündnis 90/Die Grünen

Robert Adam-Frick
Fraktionsvorsitzender
FWR/FNR

VORLAGE

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	627/
			16-
			21
AuslB	ÄR	SozJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

**Betreff: Kostenüberwachung von größeren Projekten
hier: Bericht über Kosten- und Terminentwicklung der laufenden Projekte
-Bericht des Magistrats zur Kenntnisnahme**

M-Nr.: 317 / 19

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehenden Bericht zur Kenntnisnahme zu:

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Kosten und Termine der laufenden größeren Projekte für das 3. Quartal 2019 zur Kenntnis.

Bericht:

A. Ausgangslage

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 20.09.2016 beschlossen ein Überwachungsinstrument der Kosten von größeren Projekten zu erarbeiten. Hierbei sollen die Kostenentwicklungen und -abweichungen transparent dargestellt und zeitliche Verschiebungen ersichtlich werden.

B. Umsetzung

Es ist vorgesehen der Stadtverordnetenversammlung vierteljährlich (Sitzungen im März, Juni, September und Dezember) eine Berichtsvorlage zur Kenntnis vorzulegen.

Die Aufnahme von Projekten in die Berichtsvorlage wird spätestens mit Abschluss der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) erfolgen, da grundsätzlich mit dieser Leistungsphase die Kosten und auch die Termine erst genauer dargestellt werden können.

Zurzeit trifft dies bei folgenden Projekten zu:

Maßnahme /Projekt	Genehmigtes Gesamtbudget	Beschluss	Investitionsnr.
Alexander-von-Humboldt-Schule – Umsetzung des Schulentwicklungsplans inkl. Sanierung	34.600.000 €	DS-Nr. 235/16-21 vom 23.11.2017	03052810AJ
Borngrabenschule – Sanierung Sporthalle	3.000.000 €	DS-Nr. 270/16-21 vom 14.12.2017	03042700AC
Gerhart-Hauptmann-Schule – Sanierung 3-Feldsporthalle	4.750.000 €	DS-Nr. 334/16-21 vom 17.05.2018, DS-Nr. 597/16-21 vom 24.10.2019	03022251AF
Sophie-Opel-Schule – Umsetzung des Schulentwicklungsplans inkl. Außenanlagen	43.600.000 €	DS-Nr. 115/16-21 vom 24.11.2016 DS-Nr. 195/16-21 vom 24.05.2017	03052850AA

Gerhart-Hauptmann-Schule; Sanierung der 3-Feldsporthalle:

Bei der Sanierung der 3-Feldsporthalle wird sich die Bauzeit verlängern. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich erst im Februar 2020 möglich sein. Geplant war Ende 2019. Mit den Nutzern wurde dies abgestimmt.

Die Bauzeitenverlängerung ergibt sich aufgrund der Witterung der letzten Monate (z.B. längere Trocknungszeiten des Estrichs).

Da die Maßnahme vor zum 31.12.2020 abgeschlossen wird, hat die Bauzeitenverlängerung keine Auswirkung auf die Fördermittel aus dem Kommunalinvestitionsprogramms des Landes Hessen.

Anlagen

Anlage 1: Bericht über Kostenstand zum 30.09.2019

Anlage 2: Terminübersicht Projekte zum 30.09.2019

Rüsselsheim am Main, den 19.11.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister

Bericht über Kostenstand zum 30.09.2019

Maßnahme / Projekt	genehmigtes Budget	Kostenberechnung	Risikopuffer / Baupreissteigerung etc.	Aufträge		Erwartungen (Prognosen, unbeauftragte Anteile der KB etc.)	Kostenstand (=Aufträge + Erwartungen)	Differenz KB + Kostenstand	bezahlt		Erläuterung
Alexander-von-Humboldt-Schule, Erweiterungsbau und Sanierung	34.600.000 €	29.600.000 €	2.636.000 €	20.164.000 €	63,08%	11.800.000 €	31.964.000 €	2.364.000 €	7.115.000 €	22,26%	
Gerhart-Hauptmann-Schule, Sanierung 3-Feldsporthalle	4.750.000 €	4.300.000 €	54.000 €	4.622.000 €	98,42%	74.000 €	4.696.000 €	396.000 €	2.122.000 €	45,19%	
Borngrabenschule, Sanierung Sporthalle	3.000.000 €	2.700.000 €	192.000 €	2.760.000 €	98,29%	48.000 €	2.808.000 €	108.000 €	366.000 €	13,03%	
Sophie-Opel-Schule, Neubau und Sanierung inkl. Sportanlage	43.600.000 €	41.950.000 €	98.000 €	28.700.000 €	65,97%	14.802.000 €	43.502.000 €	1.552.000 €	9.450.000 €	21,72%	

Terminübersicht Maßnahmen / Projekte zum 30.09.2019

Maßnahme / Projekt		Phase 0 (beendet)	Fertigstellung Entwurfs- planung	Beschluss Stadtver- ordneten- versammlung	Baubeginn	Innenausbau		Bauende / Inbetrieb- nahme	Herstellung Außenanlage	Abschluss der Maßnahme	Erläuterung bei Abweichung
						Beginn	Ende				
Alexander-von-Humboldt- Schule, Erweiterungsbau	Soll	04/2016	10/2017	12/2017	12/2018	10/2019	05/2020	07/2020	07/2020	12/2022	
	Ist	04/2017	10/2017	11/2017	12/2018	10/2019					
Alexander-von-Humboldt- Schule, Sanierung Bestand	Soll	04/2016	10/2017	12/2017	08/2020	03/2021	10/2021	01/2022	03/2022	12/2022	
	Ist	04/2017	10/2017	11/2017							
Sophie-Opel-Schule, Sanierung Bestand Ostflügel	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	04/2019	04/2019	05/2020	05/2020	07/2020	07/2020	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017	04/2019	04/2019					
Sophie-Opel-Schule, Sanierung Bestand Westflügel	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	07/2020	07/2020	07/2021	07/2021	12/2020	07/2021	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017							
Sophie-Opel-Schule, Neubau Jahrgangshaus 1	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	12/2018	09/2019	07/2020	07/2020	10/2020	10/2020	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017	12/2018	09/2019					
Sophie-Opel-Schule, Neubau Jahrgangshaus 2	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	05/2019	12/2019	11/2020	12/2020	04/2021	04/2021	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017	05/2019						

Terminübersicht Maßnahmen / Projekte zum 30.09.2019

Maßnahme / Projekt		Phase 0 (beendet)	Fertigstellung Entwurfs- planung	Beschluss Stadtver- ordneten- versammlung	Baubeginn	Innenausbau		Bauende / Inbetrieb- nahme	Herstellung Außenanlage	Abschluss der Maßnahme	Erläuterung bei Abweichung
						Beginn	Ende				
Sophie-Opel-Schule, Abbruch Nawi und Sporthalle	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	05/2020	entfällt	entfällt	09/2020	09/2022	09/2022	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017		entfällt	entfällt				
Sophie-Opel-Schule, Neubau Ganztagsbereich	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	09/2020	06/2021	05/2022	06/2022	09/2022	09/2022	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017							
Sophie-Opel-Schule, Neubau Sporthalle	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	09/2020	06/2021	05/2022	06/2022	09/2022	09/2022	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017							
Sophie-Opel-Schule, neue Sportanlage	Soll	02/2016	02/2018	11/2017	01/2019	entfällt	entfällt	09/2019	entfällt	12/2019	
	Ist	11/2016	02/2018	11/2017	01/2019	entfällt	entfällt	09/2019	entfällt		
Gerhart-Hauptmann- Schule, Sanierung 3- Feldsporthalle	Soll	04/2017	03/2018	05/2018	01/2019	01/2019	09/2019	10/2019	09/2019	12/2019	
	Ist	04/2017	03/2018	05/2018	01/2019	01/2019	12/2019	02/2020	12/2019	02/2020	Bauende verschiebt sich
Bornggrabenschule, Sanierung Sporthalle	Soll	02/2018	08/2018	12/2017	07/2019	07/2019	07/2020	07/2020	entfällt	10/2020	
	Ist	02/2018	08/2018	12/2017	07/2019	07/2019					