

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 vorgetragenen 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 vorgetragenen Einwände, Hinweise und Empfehlungen für die bis 2014 verfolgte und mittlerweile obsolete 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 aufgenommen 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.

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 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

Anregungen

Beschlussempfehlung

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

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-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.

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-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.

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 Teilabriss 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 Einkaufszentrumsplannern 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-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.

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 RAS06 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 RAS06 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 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.

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-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.

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 Grünoasen 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.

Anregungen

Beschlussempfehlung

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

Beschlussempfehlung

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

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 stünden, 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

Beschlussempfehlung

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.

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 (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

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 DarmstadtGrundwasser

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

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.

Beschlussempfehlung

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.