

BUND Rüsselsheim/Raunheim – Jochen Müller, Emil-von-Behring-Straße 29,  
65428 Rüsselsheim

Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland  
Landesverband  
Hessen e.V.

An  
Stadt Rüsselsheim am Main  
Fachbereich Umwelt und Planung  
z. Hd. Herr Frank Kohmann

Absender dieses  
Schreibens ist

Marktplatz 4  
65428 Rüsselsheim am Main

BUND Ortsverband Rüssels-  
heim/Raunheim  
Jochen Müller  
Emil-von-Behring-Straße 29  
65428 Rüsselsheim

Zugestellt per Email an [frank.kohmann@ruesselsheim.de](mailto:frank.kohmann@ruesselsheim.de)

Rüsselsheim,  
20.05.2020

**Bauleitplanung, Bebauungsplan Nr. 144, Opel Forum- Motorworld  
Stellungnahme des BUND OV Rüsselsheim/Raunheim**

Sehr geehrter Herr Kohmann

Mit Ihrem Schreiben vom 02.04.2020 gaben Sie uns Gelegenheit, als Träger öffentlicher Belange im Rahmen unserer Zuständigkeit zu obigem Bebauungsplan, Stand 17.03.2020 Stellung zu nehmen. Unsere nachfolgende Stellungnahme erfolgt im Auftrag des BUND-Landesverbands Hessen.

Zunächst nehmen wir Stellung zur **Anlage 3, Pos. 11, Umwelt**.  
Dabei gibt es viele Überschneidungen etwa mit der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde.

Für den Teil der **Anlage 10, Altlasten** haben wir uns von der Landesarbeitskreis „Altlasten“ des BUND-Landesverbandes Hessen, Frau Dr. C. von Eisenhart Rothe und für die **Anlage 9, Verkehr** vom IAK "Verkehr", Herrn W.Schuchardt, begleiten lassen.

**Inhalt**

|   |    |
|---|----|
| 1. Stellungnahme zu Anlage 3, Pos. 11, Umweltbericht .....                            | 2  |
| 2. Stellungnahme zu Anlage 10, Altlasten.....   | 5  |
| 3. Stellungnahme zu Anlage 1 des Bebauungsplan Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“ ..... | 7  |
| 4. Stellungnahme zu Anlage 9.2, Verkehrsgutachten .....                               | 8  |
| 5. Allgemeine Stellungnahmen zum Bebauungsplan, Ergänzungen.....                      | 13 |
| 6. Zusammenfassung .....  | 13 |

## 1. Stellungnahme zu Anlage 3, Pos. 11, Umweltbericht

### a) Sicherung der festgelegten Umweltziele

Zur Sicherstellung aller in der Bauleitplanung festgesetzten Ziele zur Vermeidung von Schäden an der Umwelt ist ein ständiges Monitoring durch einen entsprechenden Mitarbeiter der Stadt Rüsselsheim erforderlich.

Um diese Aufgabe erfolgreich ausführen zu können, ist es erforderlich, dass die vom Grundstückseigentümer für die Ausführung der Bautätigkeit eingesetzten Bauleiter eine nachweisliche Ausbildung in den in Frage kommenden umweltrelevanten Sachgebieten haben. Erleichtert wird dies, wenn ein auch in Umweltbelangen ausgebildeter Bausachverständiger für eine baubegleitende Qualitätskontrolle aller im Plangebiet auszuführenden Bauarbeiten eingesetzt wird.

Manche der umweltrelevanten Aufgaben werden erst im Zuge der Bauarbeiten festgestellt und erfordern das entsprechende Wissen, um Maßnahmen kurzfristig einleiten zu können.

Wir legen größten Wert auf diese Tätigkeitsmerkmale, weil wir aus vielen Erfahrungen wissen, dass bei Nichterfüllung, insbesondere bei CEF-Maßnahmen immer wieder großer Schaden an der Umwelt angerichtet wird.

### b) Schutzgut Pflanzen

Die Bauleitplanung sieht vor, von den 49 Bäumen im Geltungsbereich nur sieben durch Festsetzung im Bebauungsplan zu sichern. Das betrachten wir als **absolut frevelhaft**, weil es negative Auswirkungen auf alle Schutzgüter und das Wohlbefinden der Menschen hat.

Selbstredend passt dieses Vorgehen in keiner Weise zu den Zielen der EU, der Bundesrepublik, des Landes Hessen, und selbst den Zielen Rüsselsheims im Rahmen der aktuellen Klimakatastrophe.

Diese Pflanzen sind weitestgehend zu erhalten. Warum diese Pflanzen nicht Bestandteil der „Satzung zum Schutz der Baum- und Grünbestände der Stadt Rüsselsheim“ sind, während die Satzungen im Sommer 2019 modifiziert wurden, lässt den Verdacht auf politisch motivierte Überlegungen aufkommen. Im Rahmen des Umbaus zum Stadtquartier ist es allerdings ein Leichtes, den dort definierten Schutzraum auszuweiten.

Auch vorhandene kleinräumige Gehölzpflanzungen sind weit möglichst zu erhalten, denn sie sind Aufenthalts- und Brutort verschiedener Vögel.

Nicht zu umgehendes Fällen der vorhandenen Bäume und Sträucher ist an anderer Stelle innerhalb des Plangebiets auszugleichen.

Fassadenbegrünung sollte in das Konzept mit einbezogen werden.

## **c) Schutzgut Tiere**

### **Fledermaus**

Im Bebauungsplan wird erwähnt, dass sich keine konkreten Hinweise auf ein Fledermausquartier ergaben. Wir gehen jedoch davon aus, dass gerade in einem von der Industrie geprägten alten Stadtquartier mit seinen Nischen und Hohlräumen verschiedene Fledermausarten ihr Winterquartier beziehen. Derlei Quartiere sind heute äußerst selten und deshalb besonders schützenswert. Sollte das Verschließen eines Winterquartiers nicht zu umgehen sein, ist eine entsprechende Ausgleichsmaßnahme in Form von handelsüblichen Nist- und Überwinterungshilfen zu installieren, die für Reinigungszwecke entsprechend angebracht sind.

Wir bitten um eine weitere Untersuchung, Bestandsaufnahme und Kartierung, um den Schutz der Quartiere bei Bauausführungen an den kartierten Stellen zu sichern.

### **Vögel**

Auch für die Nist- und Brutplätze der Vögel ergibt sich die für Fledermäuse bereits erwähnte Notwendigkeit einer Kartierung, um den Schutz dieser Plätze während der Bauausführungen sicherzustellen und ggf. für Ausgleich zu sorgen.

## **d) Schutzgut Boden**

Siehe hierzu den Abschnitt „Sanierung“

Die nicht überbauten Flächen sind gärtnerisch anzulegen.

## **e) Schutzgut Wasser**

Bei Neubauten **müssen** Dachflächen mit einer Neigung bis max. 15° begrünt werden, um die zusätzliche Versiegelung im Plangebiet einigermaßen auszugleichen. Die Ausführung dieser Dachbegrünung darf **keine Kann-Bedingung** sein, siehe nachfolgend auch Schutzgut Klima/Luft!

## **f) Schutzgut Klima/Luft**

Das negativ geprägte Kleinklima des Plangebiets kann teilweise durch Dachbegrünungen, wie oben bereits erwähnt, ausgeglichen werden. Inwieweit auch Bestandsgebäude begrünt werden können, entzieht sich unserer Kenntnis. Falls jedoch derartige Flächen zur Verfügung stehen, ist eine Begrünung sehr empfehlenswert, denn der neue Stadtteil – auch wenn es eigentlich ein Privatereal ist – soll doch auch Bewohnern und Besuchern zum Aufenthalt dienen. Die Menschen (und auch Tiere) wollen sich wohlfühlen. Wir sehen das als einen wichtigen **Baustein zur Erfüllung der Ziele von Morworld Manufaktur**.

Des Weiteren empfehlen wir das Anlegen von Teichanlagen mit Springbrunnen, um den Luftaustausch und damit das Kleinklima zu verbessern.

Anfallendes Niederschlagswasser sollte in Zisternen gesammelt und für die Bewässerung der Grünanlagen oder als Brauchwasser genutzt werden (s. auch die Forderungen der UNB).

### g) **Schutzgut Insekten, Außenbeleuchtung, Lichtemissionen**

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von nachtaktiven Insektenarten empfehlen wir, für die Außenbeleuchtungen einheitliche LED-Lampen vorzuschreiben, die nicht nach oben abstrahlen und somit weniger Insekten anziehen.

Unter Beachtung des Insektenschwunds in der jüngeren Vergangenheit halten wir diese Position für sehr wichtig. Wir wissen aus Versuchen, dass LED Leuchten, die nach oben abgeschirmt sind und nicht wie Kugelleuchten ringsherum nachtaktive Insekten anziehen, nicht nur aus Klimaschutzgründen, sondern auch aus Artenschutzgründen von Vorteil sind. Die Versuche zeigten, dass Metallhalogendampflampen fünfmal mehr Insekten anlocken als LED, und dass Leuchten, die nur nach unten strahlen, ("Full-Cut-Off") insektenfreundlicher sind als Kugelleuchten. Besonders insektenfreundlich sind warmweiße LEDs

Weitere Hinweise können wir gerne vermitteln.

### h) **Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie**

Die Verwendung von erneuerbaren Energien sollte im Sinne der bestehenden Klimakatastrophe Bestandteil der Planung sein. Die zitierten gültigen Vorgaben von Energiestandards erscheinen uns als veraltet.

Es sollten bei Neubauten **zumindest** Vorkehrungen getroffen werden, die Nachrüstungen mit Photovoltaik-Elementen zu ermöglichen und dafür die Tragfähigkeit sowie die Kabelführung von vorne herein berücksichtigt werden.

Ist es nicht auch sinnvoll, die Stromversorgung des gesamten Areals durch ein leistungsfähiges Blockheizkraftwerk (BHKW) zu versorgen? Wie lange ist die Stromversorgung durch das alte Kraftwerk von Opel noch gesichert? Wie hoch wären die Stromkosten beim Betrieb mit einem modernen BHKW, verglichen mit den Kosten durch die Versorgung vom Opel-Kraftwerk? Es lohnt sich, dies zu untersuchen!

### i) **Eingriffsbewertung und Eingriffsbilanzierung**

Die Bauausführung mit einer **GRZ von 1,0** halten wir aus verschiedenen bereits oben erwähnten Naturschutzgründen für **unzulässig**. Wir können Verständnis dafür aufbringen, wenn vor vielen Jahren für ein reines Industriegebiet eine derartige Festlegung getroffen wurde, nachdem der damalige Bauherr Opel sicherlich keine genaue Vorstellung davon hatte, wie sich sein Geschäft entwickeln würde, d.h. wie intensiv er das Gebiet im Laufe der Jahre nutzen muss. Aber heute ist das Areal kein Industriegebiet mehr, der Besitzer ist eine Privatgesellschaft und die Naturschutzgesetze haben sich ganz wesentlich verändert. Eine **GRZ von 0,8** ist dafür gängige Praxis.

Bei Anwendung von **GRZ = 1,0** sehen wir die Gefahr, dass hier eine Betonruine entstehen wird, die keinerlei Bezug etwa zum Klimaschutzkonzept der Stadt Rüsselsheim hat. Rüsselsheim hat sich jüngst dazu bekannt, bei jeglicher Entscheidung auch die Auswirkungen auf das Klima zu be-

rücksichtigen. Durchgängig im gesamten Bauleitplan stellen wir fest, dass die Natur nicht ausreichend beachtet wird.

Die Bauleitplanung enthält die Aussage, dass die für das Plangebiet seit jeher festgelegte GRZ = 1 es gestattet, alle 49 heute vorhandenen Bäume zu liquidieren. Wenn nun – wie erklärt – 7 dieser Bäume als geschützt festgelegt sind, wird das als ein großes Zugeständnis an die Natur dargestellt. Ausgleichsmaßnahmen für die liquidierten Bäume seien demnach nicht erforderlich. **Das können wir nicht akzeptieren!**

An vielen Stellen der Planung wird die „Bereicherung für Rüsselsheim und Umgebung“ als wichtiges Ziel hervorgehoben. Nicht nur an Regentagen (weil alles überdacht ist) sollen die Menschen das Areal besuchen, sondern auch an Schönwettertagen, wo Natur und Freiheit innerhalb des Geländes eine wichtige Voraussetzung ist. Eine GRZ = 1 ist auch aus diesen Gründen zu verwerfen.

## 2. Stellungnahme zu Anlage 10, Altlasten

Nachfolgende Tabelle enthält in der linken Spalte Zitate aus Anlage 10, „Vorplanung Altlastenbeseitigung vom 10.01.2008“ der Fa. URS.

In der rechten Spalte sind unsere entsprechenden Stellungnahmen ersichtlich. Diese wurden von der Landesagentur (LAG) „Altlasten“ des BUND Hessen, Frau Dr. C. von Eisenhart-Rothe begleitet.

| <b>Text/Zitat</b>   | <b>Stellungnahme</b>  |
|---|---|
| „Ein rechtsgültiger Bebauungsplan existiert nicht“ (S.1)  | Das Gutachten entstand lange vor dem B-Plan-Entwurf; ist also veraltet.   |
| „Sobald ein erheblicher Zeitraum“ vergangen ist, können Veränderungen nur durch neue Untersuchungen festgestellt werden. (S.11) | Selbst die Autoren der Studie fordern eine neue Untersuchung, um Veränderungen zu erfassen. <b>Ein neues Gutachten ist zwingend erforderlich!</b> |
| Der Bezug des Gutachtens ist „Opel-Forum“   | Da das Gutachten sich nicht auf das aktuelle Projekt „Motorworld“ bezieht, ist es u.E. deplaziert!  |
| Grundwasserfließrichtung ist Süden – Wasserwerk Schönauer Hof (S.3)   | <b>Wir fordern die Vorlage der Messwerte des Wasserwerks Schönauer Hof</b> , um Beeinträchtigungen abklären zu können.                            |
| Bericht der URS von 2006, „der der Behörde zur Kenntnis gegeben wurde“ (S.4)  | Wir fordern die Einsichtnahme in diesen Bericht!  |
| VF 31 – externe Schadstoffquelle (S.4)  | Information über diese Quelle fehlt + wird gefordert!   |
| Ölphasenabschöpfung .. (S.5)  | Es fehlen aktuelle Messwerte!   |

| <b>Text/Zitat</b>  | <b>Stellungnahme</b>   |
|--|--|
| B 25 Cyanide (S.5)                                       | Es fehlen die aktuellen Messwerte!   |
| Gefährdungsabschätzung (S.6)                             | Es fehlen die Unterlagen/ die aktuellen Messwerte!   |
| Bei früheren Bodenuntersuchungen .. (S.6)                | Es fehlen aktuelle Messwerte!  |
| Gebäude 19; Probeentnahme nicht zielführend (S.6/7)      | Es fehlt die Klärung, ob eine Gefahr für das Grundwasser ausgeschlossen ist! Auch ist die Bewertung „nicht zielführend“ keineswegs überzeugend, da ja an diversen Stellen die Versiegelung geöffnet wird. Warum also hier nicht?   |
| BTEX, CKW, Frühere Untersuchungen , „Geringes Risiko“(7) | Da es sich um mindestens 12 Jahre alte Untersuchungen handelt, ergeben sich Fragen:<br>1. Nach welchen Methoden wurde gemessen?<br>2. Sind diese Methoden noch aktuell?<br>Dementsprechend sind auch hier aktuelle Messungen nötig!  |
| Grundwasser; Verunreinigung mit PAK und PCB (S.8)        | <b>Eine PCB-Sanierung ist unumgänglich!</b>  |
| Gefahr der Grundwasserverunreinigung gering (S.8)        | Auch hier sind die Daten nicht aktuell und daher nur von relativem Wert. Da aber eine Grundwasserverunreinigung besteht, müssen Fakten auf den Tisch!  |
| MKW-Werte, PAK, CKW (s.8)                                | Es fehlen die aktuellen Messwerte!   |
| Der Aushub im Zentrum der Teilfläche (S.9)               | Gilt das noch für die aktuelle Bauplanung?   |
| Geplante Baumaßnahmen (S.9)                              | Durch die diversen Bodeneingriffe/ Auskoffnung (s.o.) kommt es doch zur Mobilisierung von Schadstoffen! Daher sind einmal aktuelle Werte und dann die Klärung baulicher Gegebenheiten, der Baustellenorganisation, zu fordern!<br>Man könnte auch formulieren:<br><b>Ohne Sanierung droht Mobilisierung!</b> |
| B 25 Bodenaustausch (S.9)                                | Gibt es für den Aushub ein Entsorgungskonzept?   |

| <b>Text/Zitat</b>   | <b>Stellungnahme</b>  |
|---|---|
| Laufende Grundwassersanierung Ölphasenabschöpfung A9(S10)                                     | Wie ist der aktuelle Grundwasserzustand? Perspektive?<br>Messungen fehlen!  |
| 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3;<br>Verschiedene Kontaminationsgrade und Anfall von kontaminiertem Aushub | Entsorgungskonzept? Wo wird das Material deponiert? „Nach IAGA min Z2“(CvE)   |
| <b>Tabelle 4 Altlastenverdachtspunkte</b>   | Letztlich ist die Wertung des Gutachtens nicht brauchbar, da<br>- einmal die Messwerte fehlen („ausgeräumt“ ist kein Messergebnis, „fertig saniert“ ebenso wenig!),<br>- der Zeitpunkt „2005“ schlicht zu alt ist (Messwerte, Methodik),<br>- und dann Sanierungskonzepte nicht erkennbar sind! |

### **3. Stellungnahme zu Anlage 1 des Bebauungsplan Nr. 144 „Opel Forum Rüsselsheim“ Beteiligung der Behörden, S 85**

Nachfolgende Tabelle enthält in der linken Spalte Zitate aus o.g. Anlage 1.

In der rechten Spalte sind unsere entsprechenden Stellungnahmen ersichtlich. Diese wurden von der Landes-AK „Altlasten“ des BUND Hessen, Frau Dr. C. von Eisenhart-Rothe, begleitet.

| <b>Beteiligung der Behörden, RP</b>   | <b>Stellungnahme</b>  |
|---|---|
| <b>Bodenschutz</b>  |   |
| Mineralölverunreinigung bei A9 und Cyanidverunreinigung bei B25 – eigenes Verfahren   | Der RP muss gefragt werden, ob bereits ein Sanierungskonzept erarbeitet wurde!  |
| Die Sanierung/Sicherung des Bodens und des Grundwassers dürfen nicht durch die zukünftige Bebauung behindert werden. - Abstimmung erforderlich. | Die Stellungnahme des RP ist ohne Datum. Sie stammt wohl aus dem Projekt „Einkaufszentrum“? Damit ist sie nicht aktuell! Sie muss dringend aktualisiert werden!<br>Seit September 2019 gibt es die DIN 19639 „Bo- |

| Beteiligung der Behörden, RP  | Stellungnahme  |
|---|--|
|   | denschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“  |
| <b>Kampfmittel</b>  |  |
| Vom Vorhandensein von Kampfmitteln muss ausgegangen werden. Eine systematische Überprüfung im Vorfeld ist erforderlich. | Die Einhaltung der Vorgaben <b>kann nicht einfach auf den neuen Eigentümer abgeschoben werden</b> : „gehört nicht zum B-Plan“ ! - Aus unserer Sicht eine etwas „trotzige Reaktion“ - <b>nicht angemessen!</b>  |
| <b>Immissionsschutz</b>   |  |
| Lärmgrenzen werden überschritten  | Eine Verlagerung der Verantwortung auf den Projektträger mit der „Gummi-Bedingung“: „sofern diese auf die Verkehrszunahme zurückzuführen ist“ führt zu einer deutlichen Übervorteilung der Rechte der Anwohner.<br><br>Wenn die Grenzen überschritten werden, sind entsprechende Maßnahmen grundsätzlich einzufordern! |

#### 4. Stellungnahme zu Anlage 9.2, Verkehrsgutachten

Nachfolgende Tabelle enthält in der linken Spalte Zitate aus o.g. Anlage 9.2.

Diese Stellungnahmen wurden von der Landes-AK „Verkehr“ des BUND Hessen, Herr W.Schuchardt, begleitet.

| Text/Zitat  | Stellungnahme  |
|---|--|
| <b>1. Grundlagen</b>  |  |
| Für den fließenden Kfz-Verkehr ist die Funktionalität des Straßennetzes <b>mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit</b> nachzuweisen. (S.2) | Es geht nicht darum, die Funktionalität, die Leistungsfähigkeit nachzuweisen, sondern darum, die <b>Leistungsfähigkeit zu überprüfen!</b> Hier wird also bereits vorausgesetzt, was zu überprüfen wäre! <b>Der Eindruck eines politisch gewollten Ergebnisses ist naheliegend. Der Wert des Gutachtens verfällt damit.</b> |

| Text/Zitat  | Stellungnahme   |
|---|---|
| <b>1. Grundlagen</b>  |   |
| Grundlage hierfür ist die Abschätzung des entstehenden Neuverkehrs aufgrund der <b>geplanten Nutzungen</b> , der auf das Straßennetz der Gesamtstadt Rüsselsheim umgelegt wird. (S.2)   | Es geht demnach in dem Gutachten nicht um <b>aktuelle Fakten</b> , sondern um eine <b>Abschätzung mit zweifelhafter Genauigkeit!</b><br><br>Die geplanten Nutzungen sind allerdings noch nicht so klar, wie unterstellt. Eine weitere Entwertung des Gutachtens-                      |
| Dabei werden die Erkenntnisse aus den Verkehrsmodellrechnungen der <b>Vorgängeruntersuchungen genutzt. Neue Verkehrsmodellrechnungen sind nicht enthalten.</b> (S.2)  | Das wird bestätigt, indem klar formuliert wird, dass keine neuen Modellrechnungen erstellt wurden.<br>Die Berufung auf Vorgängeruntersuchungen – mit <b>völlig anderen Nutzungsvorgaben</b> bezeichnen wir als <b>unsachlich und nicht erlaubt!</b>                                   |
|   | Wenn jetzt aus diesen pseudoexakten Daten Emissionen abzuleiten sind, muss von <b>erheblichen Ungenauigkeiten, Fehlern</b> – zum Nachteil der Gesundheit der Menschen ausgegangen werden.   |
|   | <b>Wir fordern daher eine wissenschaftliche, aktuelle und ergebnisoffene Untersuchung!</b>  |
| <b>2. Qualitätsziel</b>   |   |
| Angestrebt wird dabei mindestens die Stufe „D“, bei der zwar bereits relativ lange Wartezeiten auftreten, der Verkehrsablauf aber noch stabil ist. <b>Ab und zu auftretende Rückstaus können wieder abgebaut werden.</b> Die genaue Definition der Qualitätsstufen ist in <b>Anlage 13</b> enthalten.(S.13) | Das Qualitätsziel für den Verkehr wird mit „D“ angegeben. Das ist (nach Schulnoten) eine 4 und entspricht lediglich einem „ausreichend“.<br><br>Das bedeutet, dass das <b>qualitative Minimum zum Ziel</b> erklärt wird. Dies betrachten wir als <b>Zumutung für die Bevölkerung.</b> |
| <b>Stufe D:</b><br>Die <b>Wartezeiten</b> sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer <b>beträchtlich</b> . Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit <b>häufig ein Rückstau auf.</b> (S. 159)  | „Beträchtliche Wartezeiten“,<br>„häufig ein Rückstau“!<br>Die entsprechenden Auswirkungen auf Luftqualität, Klima und Gesundheit betrachten wir ebenso als <b>Zumutung für die Bevölkerung.</b>   |
|   | <b>Wir fordern im Interesse von Umwelt und Gesundheit eine Zielvorgabe von mindestens „B“, max. „C“</b>   |

| Text/Zitat  | Stellungnahme   |
|---|---|
| <p><b>3. Verkehrsmenge</b></p> <p>Nach derzeitigem Stand wird sich der Einzelhandel vor allem aus den Branchen Textil/Sport und Elektro(nik) sowie kleineren Shops unterschiedlicher Branchen zusammensetzen. Für die Nahversorgung sind ein/mehrere Läden für den periodischen Bedarf (einschließlich Lebensmittel) vorgesehen, die für die Verkehrserzeugung als ein Verbrauchermarkt zusammengefasst sind. (S.7)</p> | <p>Aus dieser Vorbemerkung zur Berechnung der Verkehrsmenge ergibt sich eindeutig, dass die letztliche Nutzung des Areals noch nicht feststeht.</p> <p>Es mag durchaus berechtigte Gründe haben, dass bei der Planung noch nicht alle Details feststehen.</p> <p>Es ist aber dann zwingend, etwa mit „Minimum-Maximum“ zu arbeiten und nicht eine eindeutige Größe vorzuspiegeln. Das ist <b>unseriös!</b></p>  |
| <p>Das Plangebiet liegt zentral im Stadtgebiet in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs und des Busbahnhofs, so dass für die Hallenbesucher von einem hohen Anteil an ÖPNV-Nutzern ausgegangen werden kann<sup>6</sup>. (S.8)</p>  | <p>Die Aussage ist nur vordergründig überzeugend. Da aber die Qualität des ÖPNV nicht untersucht wird: Z.B. Häufigkeit der Verbindungen, gerade am späten Abend, die Qualität der S-Bahnen, etc., wird hier ein Blankoscheck ausgestellt. Die Vorgabe „hoher Anteil an ÖPNV-Nutzern“ wird sich in der Praxis nicht halten lassen. Das wird dann den motorisierten Individualverkehr wieder steigen lassen, damit auch die Verkehrsbelastung, etc.</p> |
|   | <p>In die gleiche Richtung geht die Analyse des Radwegenetzes in Rüsselsheim. Es wird <b>vorausgesetzt</b>, dass es geeignet sei.</p> <p>Eine Untersuchung sieht anders aus. So gibt es in der Weisenauerstraße und der Ludwigstraße keine Fahrradwege. Damit ist z.B. die weitgehend gefahrlose Erreichbarkeit der Eventhalle für Fahrräder nicht gegeben. Auch die Verbindung nach Süden, über/unter die/der Bahn ist nicht angemessen.</p>         |

| Text/Zitat   | Stellungnahme   |
|--|---|
| <p><b>4. Tendenzen</b></p> <p>Angewendet wird ein pragmatischer Ansatz, bei dem die Ergebnisse von Verkehrszählungen an den maßgebenden Knotenpunkten aus den Jahren 2013 und 2018 verglichen werden. Hier zeigt sich, dass sich das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Rüsselsheimer Innenstadt tendenziell eher stagnierend bis rückläufig darstellt, wobei diese Rückläufigkeit geringer ausfällt als dies im Vergleich zwischen den Jahren 2007 und 2013 der Fall war (S.6).</p> | <p>„Pragmatisch“ ist ein nicht objektiver Begriff, hinter dem sich diverse Interpretationsmöglichkeiten verbergen. Er ist hier fehl am Platz!</p> <p>Völlig überraschend aber ist die Behauptung eines <b>tendenziell stagnierend bis rückläufigen Verkehrsaufkommens</b> in der Rüsselsheimer Innenstadt. Es ist zu vermuten, dass eine Rückläufigkeit der in 2017 fertiggestellten neuen Verkehrsführung durch die Innenstadt zu verdanken ist. Vorwiegend wegen der seither in kurzen Abständen gegebenen Ampelwartezeiten nutzen die Autofahrer vermehrt den Rugby-Ring für Ost-Westverbindungen. Durch ein Ziel mitten in der Stadt wird dieser positive Effekt allerdings wieder verspielt.</p> <p>Die Annahme einer tendenziellen Rückläufigkeit ist nicht zutreffend.</p> |
|  | <p>Im Statistischen Bericht 2018 der Stadt Rüsselsheim werden angegeben:<br/> <b>2016: 54.094 KFZ</b><br/> <b>2017: 56.989 KFZ</b><br/> <b>2018: 62.520 KFZ</b><br/>                 Das ist eine <b>Steigerung</b> um 15%, wodurch auch der Innenstadtverkehr künftig wieder zunehmen wird.</p>  |
|  | <p>Die Bevölkerung stieg von 2012 = 60.229 auf 2017 = 64.922<br/>                 Das ist eine <b>Steigerung</b> um knapp 8%, Tendenz steigend.</p>   |
|  | <p>Wie man angesichts dieser Daten von tendenziell rückläufigem Verkehrsaufkommen sprechen kann, ist für uns nicht nachvollziehbar! Es sei denn, Rückläufigkeit ist für das Vorhaben von Bedeutung.</p>   |

| Text/Zitat  | Stellungnahme   |
|---|---|
| <b>4. Tendenzen</b>   |   |
| <p>Das neue Kfz-Verkehrsaufkommen, das durch das Vorhaben erzeugt wird, bewirkt deutliche <b>Belastungszunahmen</b> auf den Straßen im unmittelbaren Umfeld. So steigt die Verkehrsbelastung in der <b>Weisenauer Straße</b> von heute rund 3.280 Kfz/24h (westlich Ludwigstraße) bzw. rund 6.520 Kfz/24h (östlich Ludwigstraße) auf künftig rund 4.580 Kfz/24h bzw. 8.290 Kfz/24h, was – im Vergleich zum Bestand – einer Zunahme von rund 40 % bzw. rund 27 % entspricht. Die stärkste Belastungszunahme ist in der <b>Ludwigstraße</b> zu verzeichnen, von heute rund 3.560 Kfz/24h auf rund 7.520 Kfz/24h (+112 %).</p> <p>Hinsichtlich der <b>Leistungsfähigkeit</b> ist das Rüsselsheimer Straßennetz in der Lage, das neue Kfz-Verkehrsaufkommen des Vorhabens aufzunehmen. (S.21)</p> | <p>Wenn man die doch sehr unscharfe Analyse der bevorstehenden Verkehrsaufkommen sieht, dann sind diese Zahlen doch durchaus beängstigend:</p> <p>Eine Steigerung von teilweise über 100%, ist auf Grundlage von Qualitätsstufe D, eine Zustimmung.</p> <p>Wie kann man das der Bevölkerung antun?</p> <p>Was hat das noch mit Klimaschutz etc. zu tun?</p> <p><b>Wir fordern ein völlig neues Verkehrskonzept!</b></p> <p>Die völlige Überschätzung der Leistungsfähigkeit des Rüsselsheimer Straßennetzes, beziehungsweise die völlig unrealistische Darstellung des Verkehrsaufkommens wurden ja bereits oben dargestellt.</p> |
| <b>5. Parkraum</b>  |   |
| <p>In den Abendstunden (bis ca. 22 Uhr) bleibt die Stellplatznachfrage hoch aufgrund der Besucher der Event-Halle (über 60 % Parkraumauslastung). Es kommt jedoch zu keiner Nachfragespitze während dieser Zeit, da die starke Nutzergruppe der Hallenbesucher die Einzelhandelskunden sozusagen ablöst, d. h. die Nachfrage der Einzelhandelskunden und der Hallenbesucher nimmt gleichzeitig ab bzw. zu. (S.16)</p>   | <p>Wenn man die Auslastung der Eventhalle mit 60% annimmt, dann sind das 1.500 Besucher. Setzt man da ca. 2/3 mit KFZ voraus, dann ist man bereits bei 1000 Parkplätzen, die benötigt werden. Andere Parkplatznachfragen sind dann nicht mehr möglich durch Inanspruchnahme der städtischen</p> <p>Man muss also konstatieren, dass auch hier der Bedarf sehr <b>deutlich heruntergerechnet</b> wird.</p>   |
| <p>Sollte das Parkhaus für außergewöhnliche Veranstaltungen nicht ausreichen, so wird die Kapazität des öffentlichen Parkplatzes (rund 220 Stellplätze) einbezogen, der sich in rund 500 Meter Entfernung am Main befindet und der auch in den Abendstunden freie Kapazitäten aufweist. (S.18)</p>  | <p>Damit würde der städtischen Gastronomie, dem Rind, Kulturveranstaltungen, etc. der Parkraum genommen. Protestieren ist zu erwarten.</p>  |

## 5. Allgemeine Stellungnahmen zum Bebauungsplan, Ergänzungen

Diese Stellungnahmen wurden von der Landesagentur (IAG) „Altlasten“ des BUND Hessen, Frau Dr. C. von Eisenhart-Rothe begleitet.

|   |   |
|---|---|
| <b>Werksfeuerwehr</b>   |   |
| Die Werksfeuerwehr der Fa. Opel hat sicher Lösch-Übungen, bzw. Löscheinsätze auf dem Areal durchgeführt.  | Die evtl. <b>Kontamination mit Löschschaum (PFC) muss geklärt werden!</b>   |
| <b>„Vollversiegelte Fläche“</b>   | <b>Klimaschutz?</b>   |
| Durch die vorgesehene Vollversiegelung ohne Bepflanzung und ohne offene Bodenbereiche wird sich die Fläche in den aktuellen Hitzeperioden extrem aufheizen. | Anforderungen der UNB zu Wasserflächen werden schlicht übergangen. Es fehlen Begegnungsstätten mit natürlich, lebendigem Charakter!<br><b>Das ist schlicht anachronistisch und extrem klimaschädlich!</b> |

## 6. Zusammenfassung

Zusammenfassend ergibt sich,

**dass die Vorlage unseres Erachtens nicht genehmigungsfähig ist, da:**

- 1. Die öffentliche Auslegung nicht korrekt ist/war!**  
Es besteht ein doppeltes Informationshindernis für die Bürgerschaft, da einmal unter den Bedingungen der Pandemie, verlangt wird, zuhause zu bleiben (besonders für Risikogruppen) und dann wird verlangt, dass Bürgerinnen und Bürger **nur in zwingenden Angelegenheiten** ins Rathaus kommen sollen (und das in einem sehr komplizierten Verfahren). Aus diesem Grund hat etwa Oberursel alle entsprechenden Vorlagen zurückgestellt.
- 2. Kein gültiges Altlastengutachten vorliegt!**  
12 Jahre alt ist nicht mehr akzeptabel! Hinzu kommt, dass der Bezug des vorgelegten Gutachtens ein **Einkaufszentrum** ist und nicht den Planungen von **Motorworld** entspricht.
- 3. Man das Verkehrskonzept nur als absolut außerhalb dessen bezeichnen kann, was man mit „nachhaltig“ definiert.** Die sich auch in Rüsselsheim immer deutlicher zeigende Klimakatastrophe, der Schutz der Bevölkerung werden in unverantwortlicher Weise übergangen.

Dieses Konzept verharmlost durchgängig die massive Zusatzbelastung der Innenstadt durch den Autoverkehr mit all den negativen Konsequenzen für die Menschen der Stadt und letztlich auch das Klima.

Auch der künftig zunehmende Flugverkehr wird als Belastung der Bevölkerung nicht betrachtet. Im Jahre 2018 fanden am Flughafen Frankfurt 513.912 Starts und Landungen statt. Das Konzept des Flughafens sieht eine Steigerung auf 701.000 Starts und Landungen vor, was einer künftigen Zunahme um 36% entspricht.

Aus unserer Sicht kann diese Vorlage nicht als angemessen angesehen werden. Eine sachliche Überarbeitung ist dringend erforderlich!

4. **Umwelt- und Naturschutz in dieser Vorlage systematisch übergangen wird.** Wir weisen nur noch einmal auf GRZ=1 und die Baumschutzsatzung hin. Es ist sicher so, dass ein schwieriger zu bebauendes Areal kaum denkbar ist, doch kann das kein Argument sein, dem Sinn rechtlicher Vorgaben derart zuwider zu handeln.
5. **Formale Anmerkung**

Die uns zur Beurteilung überlassenen Unterlagen tragen die Überschrift „Bebauungsplan Nr. 144, Opel Forum Rüsselsheim – Motorworld“. Im weiteren Text wird der Titel „Bebauungsplan Nr. 144, Motorworld Manufaktur Rüsselsheim“ und „Opel Altwerk“ verwendet. Dies könnte zur Verwirrung in der Öffentlichkeit führen und ist auch aus juristischer Sicht bedenklich.

Wir hoffen, Ihnen mit unserer Stellungnahme für die weitere Planung geholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen



**Jochen Müller**  
(Beauftragter des BUND OV Rüsselsheim/  
Raunheim)



**Gerhart Thallmayer**  
(Beauftragter des BUND OV Rüsselsheim/  
Raunheim)

**Kopie BUND: Landesvorstand Thomas Norgall  
Kreisgeschäftsführer Herbert Debus**