



Round Island Lighthouse, Michigan

HOFMANN FAMILY * Mainzer Str. 60b * 64521 Gross-Gerau / Germany

An den
Magistrat der
Kreisstadt Groß-Gerau
Stadthaus
Am Marktplatz 1

64521 Groß-Gerau
per Fax & Mail voraus

Günter und Sigrid Hofmann
Mainzer Str. 60b
64521 Gross-Gerau / Germany

Phone +49 (6152) 910935
Fax +49 (6152) 910936
Mobil +49 (175) 2027586
e-mail Hofmann_Family@t-online.de

Date 05. August 2015

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 'Kfz-Aufstellfläche Lausböhl'

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Sauer,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich wohne zwar nicht in der Nähe des Plangebietes, werde die Auswirkungen aber sicher im täglichen Leben zu spüren bekommen, sei es beim Einkaufen in der Odenwaldstraße, bei der Nutzung des Bahnhofes, beim Abbiegen aus dem Europaring und dem Befahren der B44 oder während Besuchen und Geschäftsterminen im Ortsteil Dornberg.

Die jetzt schon vorhandenen Verkehre und das, was Südring, Nordring, Römerkreisel und dem Groß-Gerauer Straßennetz noch bevorsteht, lassen mich hoffen, dass zukünftiges Wachstum primär qualitativ als quantitativ sein möge. Gewerbegebiete um jeden Preis sind weder nachhaltig noch von den Wählern gewollt.

Ich habe am 03.08.2015 Einsicht in die Planunterlagen und seither eingereichten Dokumente einschließlich der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung genommen. Heute war ich vor Ort um die Einflüsse auch wirklich beurteilen zu können. Die Befürchtungen und Bedenken der Anwohner kann ich sehr gut verstehen.

Aufgefallen ist mir, dass zwei verschiedene Bezeichnungen verwendet werden. In einigen Plänen ist die bestehende Gewerbefläche mit „Läusböhl“ benannt, im Rest der Dokumente mit „Lausböhl“. Welche ist richtig?

Hiermit reiche ich fristgerecht die folgenden Anregungen und Einwendungen ein:

Landschaft und Umgebung

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um Vernichtung von Agrarland zugunsten eines Parkplatzes. Die gutachterlich erwähnte „Verbesserung“ dadurch zweifle ich an. Es wird Zeit, dass landwirtschaftliche Flächen ihrer Bedeutung gemäß behandelt werden. Eine Aufwertung ist das nicht. Im Gegenteil, die Bannfläche zur Wohnbebauung wird halbiert.

Ökopunkte sind ein zwar legaler aber moralisch zweifelhafter „Ausgleich“ für die Konvertierung bewachsener Flächen. Ökopunkte sind völlig ungeeignet zur Produktion von Lebensmitteln oder Verbesserung der Lebensqualität, sie beruhigen das Gewissen aber machen nicht satt.



Round Island Lighthouse, Michigan

Eine Expansion in die Höhe wäre da noch die umweltverträglichste Alternative. Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar, warum diese Forderung von der ARS Altmann AG so vehement abgelehnt wird. Da „finanzielle“ Gründe genannt werden, heißt das für mich, dass die Ablösesumme (= Kaufbetrag der Ökopunkte) viel zu gering ist, also: Ökopunkte versus Etagen.

Die Aufstellfläche soll als Langzeit-Lagerplatz genutzt werden. Das bedeutet wohl, dass die Fahrzeuge dort eine längere Standzeit als auf dem übrigen Gelände haben. Sind dies dann noch „Neuwagen“ (gemäß höchstrichterlicher Definition max. 6 Monate alt) wie in den Unterlagen beschrieben? Damit stünden sie auch ungeschützt vor der Witterung bei jeder Jahreszeit draußen und daraus lässt sich nur schließen, dass die Unterbringung in einem Parkhaus die Fahrzeuge wesentlich weniger schädigt.

Auch Neufahrzeuge können Betriebsstoffe verlieren. Diese würden nach der Planung zusammen mit dem Regenwasser in Mulden versickert. Wie ist sichergestellt, dass diese Schadstoffe nicht in das Grundwasser gelangen und sind weitere Schutzmaßnahmen (nach Anlage H der BGS Wasser vom 25.03.2015) vorgesehen?

Die vorgesehene Versiegelung der Aufstellfläche vernichtet die auf jeder landwirtschaftlich genutzten Fläche vorhandene Kleinfafauna und diese fällt somit als Beute für die Bewohner des benachbarten Vogelschutzgebietes „Hessische Altneckarschleifen“ weg. Ich halte dies für relevant da durch die zusätzliche Lärm- und Lichtbelastung der Fläche auch die angrenzenden Gebiete Richtung Vogelschutzgebiet beeinträchtigt sein werden.

Aufschüttung und Verdichtung des Geländes werden erheblichen Einfluss auf das Versickerungsverhalten des Niederschlagswassers haben. Die Grundwasserhöhe westlich des Plangebietes wird sich verändern und könnte somit Auswirkungen auf die Häuser haben.

Es wird die Notwendigkeit einer Verdichtung bzw. Nachverdichtung des „Planums“, also der ebenen Fläche beschrieben. Ist sichergestellt, dass diese Maßnahmen keinerlei Auswirkungen auf die naheliegende Bestandsbebauung haben?

In Belgien nahe Brüssel gibt es solche Kraftfahrzeug-Aufstellflächen so weit das Auge reicht. Heiß, staubig, trocken und öde: totes Land. Eine schreckliche Vorstellung, dass dies auch hier so kommen wird.

Verkehr

Generell ist dieses Gewerbe zu nahe an der Wohnbebauung, gerade weil es einen 24-Stunden-Betrieb geben wird. Dies ist zwar explizit nicht den Formulierungen zu entnehmen aber die Tatsache, dass Einschränkungen in der textlichen Begründung und weiteren Dokumenten fehlen, lässt nur diesen Schluss zu. An- und Abfahrt der LKW sollen über Neuweg, und Hauptstraße, über Dornberger Pforte zur B44 (Europaring-Kreuzung) erfolgen. Der in Richtung Autobahnanschluss Büttelborn fahrende Teil der LKW fährt auf der Odenwaldstraße in Richtung Bahnhof und nutzt die Gambrinus-Kreuzung wie ich heute gesehen habe, das spart eine Ampel. Ist die Kurve an der Bahnhofszufahrt diesen Extra-Verkehren gewachsen? Wie wird in diesem Bereich die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern garantiert?

Es gibt innerhalb des Betriebsgeländes wohl keine LKW-Stellplätze und Ruheplätze für die Fahrer. Aus bekannten Gründen sollen die LKW nicht mehr im Bereich der Zufahrtstraße abgestellt werden dürfen. Für die Verschmutzung der Fahrbahn durch Betriebsstoffe, Vermüllung der Umgebung und fehlende Sanitäreinrichtungen muss zur Zeit die Allgemeinheit büßen obwohl es die Verantwortung der ARS



Round Island Lighthouse, Michigan

Altmann AG wäre. Hier ist dringend Abhilfe zu schaffen, dies muss in den B-Plan aufgenommen werden.

Lärm, Immissionen

Die Lärmbelastung ist vor allem in den Nachtstunden kritisch zu sehen weil zusammen mit dem Bahnlärm über der offenen Fläche eine Kumulierung erfolgen kann die nicht untersucht und dokumentiert ist. Selbst eine Erhöhung von ‚nur‘ 2 dBA („unerheblich“) ist für Anwohner eine Zumutung. Lärm von versiegeltem Gelände wird schneller verbreitet und weiter getragen als über bepflanzten Grundstücken. Somit dürften die Zahlen des Lärmgutachtens unzutreffend sein.

Das gesamte umliegende Gebiet wird nachts durch den indirekten Einfluss der Beleuchtung heller bleiben, bei Nebel und tief hängenden Wolken kann es Reflexe wie beim Flughafen geben (ich verweise hierzu auf den goldenen Schein der Kfz-Aufstellflächen im Ried) mit Auswirkungen auf das Befinden und Schlafverhalten der Anwohner sowie auf Flora und Fauna. Statt die Abstrahlung in bestimmte Richtungen zu unterbinden, sollte eine Nachtruhe für das Gelände zwingend vorgeschrieben werden. Hierin aufgenommen werden sollen alle Arten von Immissionen (Lärm, Licht, Staub etc.) zum Beispiel für die Zeit von 20 bis 8 Uhr.

Lt. Vertrag soll es tagsüber maximal 80 und nachts 16 Fahrzeugbewegungen geben. Welche Zeiten als Tag bzw. Nacht definiert sind und wer für die Einhaltung und Überwachung zuständig ist bzw. was im Fall von Verstößen geschieht, ist nirgends geregelt. Eine Überwachung der Abstellfläche nachts ist sicher auch ohne Flutlicht möglich. Bei 16 Fahrzeugbewegungen kann das Licht dazwischen ausgeschaltet bzw. durch Bewegungsmelder gesteuert werden. Diese „Nachtbewegungen“ können sicher auch in den Randstunden abgewickelt werden.

Fazit

Die bereits in Unterlagen aus 2010 angemahnte vorrangige Nutzung der bestehenden Einrichtungen ist nicht nachgewiesen. Diese sollte unbedingt Priorität vor der Neuanlage haben.

Was geschieht mit dem Gelände wenn das Parken von Neufahrzeugen plötzlich nicht mehr lukrativ ist oder das Gewerbe aus anderen Gründen aufgegeben wird? Da nur eine Nutzungsart zugelassen ist, muss hier nachgebessert werden. Es fehlen Bestimmungen über Nachnutzung, Rückbau, Entsiegelung, Bodenabtrag, Vorkaufsrecht etc., die in dem städtebaulichen Vertrag geregelt werden sollten. In diesem Zusammenhang rüge ich die Formulierung „ortsansässiges Unternehmen“ für die ARS Altmann AG. Das Unternehmen hat seinen Sitz in 85283 Wolnzach und kann demzufolge nicht auch in GG „ansässig“ sein, dies würde nur bei Verlagerung des Geschäftssitzes zutreffen. Dieser Aspekt ist auch für die Kalkulation von zu erwartender Gewerbesteuer von Bedeutung.

Bei der Konstellation von Pachtgelände & benachbartem Eigentum sehe ich die Gefahr der Verlagerung auf das im Eigentum der ARS Altmann AG stehenden Geländes mit der Folge, dass hier zukünftige Erweiterungen bereits einkalkuliert aber taktischerweise erst mit Zeitabstand kundgetan werden. Damit ließe sich Druck zur Genehmigung für die Ausweitung bis an den Dornberger Ortsrand und das Erzwingen einer eigenen Verkehrsanbindung leichter durchsetzen. Ein diesbezüglicher Ausschluss fehlt in den Unterlagen.

Aus Bebauungsplan, Beschreibung mit Begründung & Entwurf des Städtebaulichen Vertrages ergibt sich, dass das seitherige Betriebsgelände gepachtet ist aber das Erweiterungsgelände gekauft wurde. Dieses hat aber keinerlei Anbindung an die Verkehrs-Infrastruktur der Kreisstadt und ist ohne das zur Zeit genutzte Pachtgelände auch nicht erreichbar. Welche Vorkehrung wird für den Fall getroffen, dass



Round Island Lighthouse, Michigan

das Pachtverhältnis endet? Eine rechtliche und grundbuchliche Absicherung, etwa in Form eines einzuräumenden Wegrechtes, fehlt. Hinweise oder Verpflichtungen hierzu sind nicht erwähnt.

Die mehrmals geäußerte Feststellung, dass das Gebiet bereits durch Verkehrs- und Gewerbelärm vorbelastet ist und deshalb ein bisschen Extrakrach kaum ins Gewicht fällt, zeugt von arrogantern und rücksichtslosem Umgang mit den Bedürfnissen der Anwohner. Dem Schutzgut Mensch wird der angemessene Stellenwert verweigert. Hier und bei der generellen Ausweisung neuer Gewerbegebiete ist dringend ein gesellschaftspolitisches Umdenken erforderlich, das auch die Rücknahme früherer Entscheidungen einbeziehen muss. Ich meine hiermit die letzte Änderung des regionalen Flächennutzungsplanes, da die damaligen Prognosen einer Prüfung aus heutiger Sicht nicht mehr standhalten weil die Verkehrs- und Lärmentwicklung viel schneller vorangeschritten ist als erwartet.

Ist es nicht seltsam, dass in Groß-Gerau von allen möglichen Gewerbearten nur Schwerlastverkehr angesiedelt werden kann? Dies steht in völligem Gegensatz zu den Beschlüssen und Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes GG2020 (keine weitere Logistik). Die Lebensqualität sinkt. Ich beginne, mich zu fragen, ob die Arbeitsgruppen von damals wirklich ernst gemeint waren oder die dafür aufgewendeten Mittel im Nachhinein als Verschwendung von Steuergeldern angesehen werden müssen. Dann würde ich mein Engagement zutiefst bereuen.

Mein Vorschlag zu Nachhaltigkeit und Verbesserung der Gesamtsituation: die ARS Altmann AG optimiert die Nutzung der Pachtfläche und forstet das Plangelände auf. Die Änderung des FNP wird entsprechend zurück genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Sigrid Hofmann