

Stadtverwaltung Karben · Postfach · 61174 Karben

An das
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Abteilung 1
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Auskunft erteilt: Herr Böing
Telefon: 06039/481-0 (Zentrale)
.-Durchwahl: 06039/481-501
Telefax: 06039/481-77-501
E-Mail: ekkehart.boeing@karben.de
Zimmer-Nr.: 209
ktenzeichen: FB 5 / EB
Anschrift: Rathausplatz 1
61184 Karben
Datum: 16. Juni 2017

Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 HLPG

Sehr geehrter Herr Staatsminister,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Karben nimmt zum Entwurf der dritten Änderung des Landesentwicklungsplanes (LEP) Hessen 2000 gemäß § 4 Abs. 2 HLPG wie folgt Stellung.

I. Grundlegende Forderung:

Antrag:

Die Stadt Karben beantragt unter Verweis auf § 4 Abs. 8 HLPG, aufgrund der gravierenden Änderung der Datenlage, welche dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 zugrunde lag, sowie wegen der dynamischen Entwicklung der Rhein-Main-Region die dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 auch auf den Abschnitt 4.2 „Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche“ zu beziehen. Die Stadt Karben ist als Mittelzentrum einzustufen.

Begründung:

Der Entwurf zur dritten Änderung des Landesentwicklungsplanes enthält keine Aussage zur Zentralität der einzelnen Städte und Gemeinden, obwohl nach dem Inkrafttreten

Konten der Stadtkasse Karben:
Sparkasse Oberhessen
Kto. 01 10 000 030 (BLZ 518 500 79)
IBAN: DE69 5185 0079 0110 0000 30
SWIFT-BIC: HELADEF1FRI
Volksbank Mittelhessen
Kto. 85 549 600 (BLZ 513 900 00)
IBAN: DE60 5139 0000 0085 5496 00
BIC: VBMHDE5F

Frankfurter Volksbank eG
Kto. 4 865 154 (BLZ 501 900 00)
IBAN: DE06 5019 0000 0004 8651 54
BIC: FFFVDEFF



Haltestelle der WVG-Busse: Bürgerzentrum, Linien 72+74

Allgemeine Öffnungszeiten:
Montag-Freitag 8.00 - 12.00 Uhr
Montag 14.00 - 18.00 Uhr

Öffnungszeiten „Stadtzentrum“
Montag 8.00 - 19.00 Uhr
Dienstag bis Freitag 8.00 - 12.00 Uhr

Öffnungszeiten Zulassungsstelle:
Montag-Donnerst. 07.30 - 15.30 Uhr
Freitag 07.30 - 12.00 Uhr



des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 über 16 Jahre vergangen sind. **Auf die Anpassungspflicht i.S. des § 4 Abs. 8 HLPG wird ausdrücklich verwiesen.** Wir beantragen gegenüber dem Land Hessen nach der gravierenden Änderung der Datenlage, die dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 zugrunde lag, die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 auch auf den Abschnitt 4.2 „Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche“ zu beziehen und die Stadt Karben als Mittelzentrum einzustufen. Die dritte Änderung des LEP 2000 weist in Kapitel 2 „Landesplanerische Rahmenbedingungen“ selbst auf die hohe Dynamik der Rhein-Main-Region auch in den nächsten Jahren hin. Dem muss auch insofern Rechnung getragen werden, als der Abschnitt „Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche“ in der dritten Änderung überarbeitet werden muss.

Die Einstufung zum Mittelzentrum im Zuge des Landesentwicklungsplanes ist seinerzeit mit einer Begründung abgelehnt worden, die auf sehr alten Daten basierte und heute nicht mehr tragbar ist. So hat das Land für den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 beispielsweise die im Rahmen der Volkszählung 1987 (!) gewonnenen Daten von 2.234 Berufseinpendlern und 6.367 Berufsauspendlern und damit ein negatives Pendlersaldo von 4.124 zugrunde gelegt. Diese nunmehr 30 Jahre alte Datenbasis hat mit der Realität nichts mehr zu tun, wie die Zahlen der aktuellen Gemeindestatistik ausweisen.

Bereits mit Schreiben vom 2.4.2015 hat Bürgermeister Guido Rahn gegenüber Herrn Minister Tarek Al-Wazir ausführlich dargelegt, warum die Stadt Karben als Mittelzentrum einzustufen ist. Die erforderlichen Daten sind in der Anlage zu dem Schreiben aufgelistet (siehe Anlage 1). Die Strukturdaten weisen, soweit sie in der jüngsten Hessischen Gemeindestatistik 2016 aufgeführt werden, auf eine insgesamt dynamische Entwicklung der Stadt Karben hin. So weist die aktuelle Gemeindestatistik z.B. nunmehr 7.240 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort der Stadt Karben aus (Gemeindestatistik 2016, S. 92; Stand: 30.6.2015). Davon mit 3.632 Arbeitnehmer mehr als jede andere Stadt im Wetteraukreis im produzierenden Gewerbe (Gemeindestatistik 2016, S. 92). Die Stadt Karben hat 5.594 Berufseinpendler sowie 6.896 Berufsauspendler (Gemeindestatistik 2016, S. 91). Das Pendlersaldo Karbens stellt sich nunmehr erheblich positiver dar, als auf der Grundlage der Datenbasis 1987. Es ist zudem konkret zu erwarten, dass sich wegen weiterer bereits beschlossener Bebauungspläne (z.B. Erweiterung des Kerngebietes im Stadtzentrum, Ausweisung weiterer Gewerbegebiete), sowohl die Beschäftigtenzahl erhöhen als auch das Pendlersaldo noch ausgeglichener gestalten wird.

Auch die S-Bahnstation Groß-Karben entwickelte sich zu einem intermodalen, überörtlichen Verkehrsknotenpunkt. Eine 270 Parkplatz große P+R-Anlage bietet Pendlern aus der Region Umsteigemöglichkeiten auf den regionalen S-Bahn- und Busverkehr. Lokale Busverbindungen, auch von den Nachbarstädten Niddatal und Rosbach aus, stellen nicht nur mit der S-Bahnlinie 6 Verknüpfungen her, sondern auch mit dem Regionalschnellbusverkehr des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Die Regionalschnellbuslinie x27 verbindet die S-Bahnstation Groß-Karben mit Bad Homburg, Kronberg, Königstein und ab dem nächsten Fahrplanwechsel auch mit Nidderau. Der Bahnhof Groß-Karben gewährleistet damit das Ziel 5.1.3-3, dass Karben aus dem ländlichen Raum über leistungsfähige Regionalnetze erschlossen wird, deren Rückgrat Eisenbahnstrecken und Regionalbuslinien bilden. Des Weiteren verbindet er als Verkehrsknoten die regionalen

Ost-West-Verkehre mit den nord-südlichen Regionalverkehren sowie den Lokalverkehren.

Aber auch die weiteren Einrichtungen aus Kultur und Bildung, Sozialem und Sport sowie der unteren Verwaltungsebene strahlen auf die Region aus. Dazu gehören die Kurt-Schumacher-Schuler mit Sekundarstufe II, das Hallenfreizeitbad Karben mit Saunawelt, die zentrale Stadtbibliothek, verschiedene Fachärzte, das Sportzentrum Groß-Karben mit Großsporthalle und Stadion „An der Waldhohl“ (Leichtathletik, Fußball, Basketball u.v.m.), Kfz-Zulassungsstelle u.a. Einrichtungen.

Dies entspricht ebenfalls den Zielen des LEP: „Hierzu ist die räumlich sinnvolle Zuordnung der Daseinsgrundfunktionen ebenso erforderlich wie die Konzentration der Siedlungsflächenentwicklung auf zentrale Orte sowie Schwerpunkte an Nahverkehrs- und Siedlungsachsen“ (siehe Begründung zu 3.1-1 bis 3.1-7). Karben mit seinen zentralörtlichen Funktionen befindet sich an der Verkehrs- und Siedlungsachse der Main-Weser-Bahn (S-Bahnlinie 6) und der Bundesstraße 3.

Die Stadt Karben kann nicht hinnehmen, dass sie weiterhin aufgrund von „Uraltdaten“ trotz ihrer allgemeinen dynamischen Entwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden städtischen Aufwendungen im Vergleich zu anderen Kommunen mit der Einstufung zu einem Unterzentrum finanziell erheblich benachteiligt bleibt.

Die Ausweisung der Stadt Karben als Mittelzentrum wird nachdrücklich unterstützt von:

- Wetteraukreis
- Stadt Bad Vilbel

II. Planerische Forderungen:

II-1: 3.2.3 (G) Zur Berechnung des voraussichtlichen Bedarfs an Wohnungsflächen sollen die folgenden regionalplanerischen Mindestdichtewerte in Wohneinheiten zugrunde gelegt werden. [...]

Antrag:

Die Definition eines Maßes für die sinnvolle bauliche Verdichtung ist nachvollziehbar und notwendig. Die Wohneinheit eignet sich nicht als solches Maß. Die betreffenden Ziele und Grundsätze des Regionalplans sind dementsprechend zu überarbeiten und es ist ein geeignetes Maß zur Regulierung der baulichen Dichte zu wählen.

Begründung:

Die Heranziehung der Wohneinheit als Maß zur Ermittlung einer Baudichte ist nicht zielführend. Bereits in der Anwendung der Z. 3.4.1-9 des Regionalplanes Südhessen, der dieses Vorgehensweise aufnimmt, hat gezeigt, dass eine zuverlässige und zielführende Planung auf der Grundlage der im Regionalplan konkretisierten Werte nicht möglich ist. Dies gilt sowohl für die Mindest- oder Basiswerte, wie im vorliegenden Entwurf für den Ordnungsraum mit 30 WE / ha für den Bereich der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main definiert, als noch eher für mögliche Obergrenzen, die den Erfordernissen des Flächen-drucks in der Rhein-Main-Region bei weitem nicht entsprechen.

Die Formulierung des Grundsatzes widerspricht bereits der Formulierung des Grundsatzes 3.2.1-6. Dieser fordert, dass bei der Weiterentwicklung des Wohnungsbestands die sich wandelnden Anforderungen an den Wohnungsbau, insbesondere vor dem Hintergrund sich ändernder Haushaltsgrößen und der Altersstruktur zu berücksichtigen sind. Die Planungspraxis hat gezeigt, dass die Festsetzung von Dichtewerten tendenziell dazu führt, weniger und dafür größere Wohneinheiten zu errichten, um die oberen Dichtewerte bei gleichbleibender Ausnutzung der Baufläche nicht zu überschreiten.

Darüber hinaus hat die Anwendung der Dichtewerte gezeigt, dass diese den Planungsprozess erschweren und oftmals Zielabweichungsverfahren notwendig werden. Schließlich steht der Grundsatz dem Ziel der Minimierung der Flächeninanspruchnahme im Außenbereich evident entgegen, da besonders im Ballungsraum Frankfurt RheinMain und dort in den an den Verdichtungsraum angrenzenden Bereichen des Ordnungsraumes eine notwendige bauliche Dichte nicht ohne weiteres erreicht werden kann.

II-2: 3.2.4 (Z) Die Inanspruchnahme von bisherigen Außenbereichsflächen für Wohnsiedlungszwecke ist nur dann zulässig, wenn keine geeigneten Flächen im Innenbereich zur Verfügung stehen. Das Erfordernis wohnortnaher Grün- und Erholungsflächen sowie klimarelevanten Ausgleichsflächen (Temperaturminderung) ist zu beachten.

Antrag:

Die Stärkung des Ziels der Innenentwicklung zugunsten der Freiflächen im Außenbereich ist zu begrüßen. Dennoch beantragt die Stadt Karben, die Kriterien einer „Eignungsfläche“ zu definieren.

Begründung:

Die Stadt Karben verfügt über einen quantitativen Überblick der verfügbaren Flächen im Innenbereich. Eine Ermittlung der tatsächlichen Qualifikation einer Fläche zur Nachverdichtung ist im Einzelfall durchzuführen. Gründe, die gegen eine Eignung einer Fläche stehen, sind vielfältig. Die Formulierung des Ziels führt bereits selbst ein mögliches Ausschlusskriterium an. Der Entwicklungsprozess eines Bauvorhabens wird unter Umständen deutlich erschwert, wenn mit dem Verfahren eine noch umfassendere Darstellung möglicher Standortalternativen im Innenbereich zu erfolgen hat.

II-3: 5.1.2-4 (Z) Ausbau der Main-Weser-Strecke

Antrag:

Die Stadt Karben unterstützt das Ziel des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Frankfurt – Friedberg. Die Maßnahmen zur Trennung des Nah- vom Fernverkehr auf diesem Streckenabschnitt durch viergleisigen Ausbau für die S-Bahn sind umzusetzen. Die Maßnahmen haben dem Schutz der Bevölkerung vor Immissionen hinreichend Rechnung zu tragen.

Begründung:

Die bestehende und weiter anhaltende Dynamik der Bevölkerungsentwicklung der Rhein-Main-Region wird zu weiteren Mobilitätsansprüchen und Verkehrsnachfragen führen. Nur mit einem leistungsfähigen, schienengebundenen Nahverkehr kann diesen Anforderungen entsprochen werden, zumal das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz trotz seiner Ausbaumaßnahmen weiterhin an seiner Leistungsfähigkeitsgrenze ist. Dies setzt entlang der Main-Weser-Bahn voraus, dass der Personennahverkehr (S-Bahn) auf separaten Gleisen und somit auf voneinander getrennten Gleisen zum Personenfern- und Güterverkehr verkehren kann. Die Main-Weser-Bahn ist während der Hauptverkehrszeiten überlastet. Störungen im Fern- oder Regionalverkehr wirken sich auf den Verkehrsablauf der S-Bahn aus, und auch umgekehrt. Die Folge sind Verspätungen, Zugausfälle, lange Fahrzeiten, Rütteltakte, begrenzte Kapazitäten im Personennah- und Personenregionalverkehr. Durch die Separierung des S-Bahnverkehrs kann dieser ganztägig und unabhängig vom übrigen Verkehr im 15-Minuten-Takt bis Friedberg verkehren. Gleichzeitig wird die Fahrzeit durch Wegfall der Wartezeit der S 6 in Frankfurt-West reduziert. Damit wird der SNPV leistungsfähiger, zuverlässiger und damit auch attraktiver. Des Weiteren werden mit der Separierung Kapazitäten auf den Fernbahngleisen frei, die von einem erweiterten Angebot im Regionalbahnverkehr genutzt werden können.

Bei Planung und Realisierung ist entsprechend dem Grundsatz 5.1.2-1 den Belangen des Schutzes der Bevölkerung vor Immissionen wie Lärm und Erschütterung hinreichend Rechnung zu tragen.

II-4: 5.1.5-1 (Z) Förderung der Nahmobilität und BarrierefreiheitAntrag:

Die Stadt Karben begrüßt das Ziel der dritten Änderung des LEP 2000, den sich ändernden Mobilitätsverhalten (Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Rad) Rechnung zu tragen. Wichtiges Ziel muss aber sein, die Barrierefreiheit zu fördern und insbesondere an Bahnhöfen kurzfristige Lösungen von der Deutschen Bahn zu fordern, deren Zugänge nicht nur keine Barrierefreiheit garantieren, sondern für alle mobilitätsbeeinträchtigten Verkehrsteilnehmer ein Hindernis darstellen. Dies ist als Ziel in der 3. Änderung des LEP Hessen 2000 zu formulieren.

Begründung:

Die Stadt Karben ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) und unterstützt damit aktiv deren Ziele. Daher ist es zu begrüßen, dass das Thema Nahmobilität Eingang in den LEP gefunden hat.

Problematisch ist weiterhin für viele Menschen die eingeschränkte Erreichbarkeit von Anlagen des Bahnverkehrs, hier insbesondere der Mittelbahnsteig Bahnhof Groß-Karben. Von der Deutschen Bahn muss gefordert werden, auf diese Gegebenheit zeitnah einzugehen. Hier muss der Landesentwicklungsplan deutlicher die zeitnahe Barrierefreiheit von Anlagen der Deutschen Bahn als Ziel formulieren.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme in die 3. Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 einzuarbeiten. Für Abstimmungsgespräche und notwendige, weitergehende Erläuterungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Guido Rahn
Bürgermeister

Anlage: Schreiben der Stadt Karben vom 2.4.2015

Verteiler:

- 1) Der Landrat des Wetteraukreises
- 2) Regionalverband Frankfurt/RheinMain
- 3) Stadt Bad Vilbel
- 4) Hessischer Städtetag