# Sulzbach (Taunus) 2030

## Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept

# IMPRESSUM


AUFTRAGGEBER

Gemeindevorstand

Betreuender Fachbereich
Planung, Bauen, Liegenschaften
Hauptstraße 11
65843 Sulzbach (Taunus)

Ansprechpartner:
Winfried Pohl
Ulla Nösinger

AUFTRAGNEHMER

UmbauStadt
Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

UmbauStadt GbR
Flinschstraße 8
60388 Frankfurt am Main
mail@umbaustadt.de
www.umbaustadt.de

Martin Fladt
Martina Babic-Mavrak
Alexander Breit
Anastasia Walther

in Zusammenarbeit mit

Mobilitätslösung

Mobilitätslösung
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
www.mobilitaetsloesung.de
info@mobilitaetsloesung.de

Katalin Saary
Hélène Pretsch



Frankfurt am Main
Stand: 09.02.2018


Hinweise:
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit ist eine Beschränkung auf die maskuline Schreibweise vorgenommen worden. Gemeint sind jeweils beide Geschlechterformen.
Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht beim Büro UmbauStadt oder dem Büro Mobilitätslösung liegen, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet.
Wenn im Verlauf der Ausarbeitung von „Sulzbach“ gesprochen wird, ist das der leichteren Lesbarkeit geschuldet, es handelt sich um Sulzbach (Taunus).

| | |
|---|---|
| BMM | Betriebliches Mobilitätsmanagement |
| B-Plan | Bebauungsplan |
| FNP | Flächennutzungsplan |
| MKRO | Ministerkonferenz für Raumordnung |
| MM | Mobilitätsmanagement |
| MTZ | Main-Taunus-Zentrum |
| NVP | Nahverkehrsplan |
| B+R | Bike and Ride |
| P+R | Park and Ride |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |

**EINLEITUNG** **1**

Aufgabenstellung . . . . . 1

Gemeindeentwicklungskonzept . . . . . 2

Arbeitsprozess . . . . . 2

Bürgerbeteiligung. . . . . 3

Bürgerwerkstatt . . . . . 3

Zweite Bürgerveranstaltung 21.08.2017 . . . . . 4

**1. RAHMENBEDINGUNGEN** **5**

1.1 Räumliche Einordnung . . . . . 5

Metropolregion FrankfurtRheinMain . . . . . 8

Regionalverband FrankfurtRheinMain . . . . . 8

1.2 Der Regionale Flächennutzungsplan . . . . . 9

Siedlungsstruktur. . . . . 9

Wohnen und Gewerbe. . . . . 10

Einzelhandel . . . . . 10

Verkehr . . . . . 10

Grünflächen. . . . . 10

Landschaft . . . . . 10

1.3 Bestehende Bebauungspläne . . . . . 11

1.4 Verkehrliche Rahmenbedingungen . . . . . 13

Lage im Raum. . . . . 13

1.5 Vorhandene Konzepte und Gutachten . . . . . 16

1.6 Regionale Ebene . . . . . 16

Leitfaden „Nachhaltige Innenentwicklung für Wohnungsbau“, Land Hessen, 2017 . . . . 16

Landschaftsplan, Umlandverband Frankfurt, 2000 . . . . . 16

Kommunen im Klimawandel, Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011 . . . . . 17

Hochwasserrisikomanagementplan. . . . . 18

Umweltbericht, Main-Taunus-Kreis, 2014 . . . . . 19

Energiepolitisches Leitbild, Main-Taunus-Kreis, 2013 . . . . . 19

Kreisentwicklungskonzept MTK Zwanzig30, Main-Taunus-Kreis, 2016 . . . . . 19

Branchenportrait Einzelhandel im Main-Taunus-Kreis, . . . . . 20

Biotopverbundsystem . . . . . 20

1.7 Kommunale Ebene . . . . . 21

Bürgermitwirkung „Südlich der Bahnstrasse“ 2012/2014. . . . . 21

Leitsätze für die Gemeindeentwicklung . . . . . 21

Bürgermitwirkung „Verträgliche Mobilität“ . . . . . 21

Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ . . . . . 22

Rahmenplan „Einfache Stadterneuerung“ 2004 . . . . . 22

Planungen Bürgerhaus . . . . . 23

**2. BESTANDSAUFNAHME 25**

2.1 Siedlungsentwicklung . . . . . 25

2.2 Gemeindestruktur . . . . . 27

2.3 Demographische Entwicklung . . . . . 29

2.4 Gewerbe und Arbeit . . . . . 31

Gewerbegebiete . . . . . 31

Beschäftigte & Pendler . . . . . 31

2.5 Wohnungsbestand . . . . . 33

Historische Entwicklung Wohnungsbestand . . . . . 33

Verteilung nach Wohnungstypen . . . . . 33

Potenzialflächen . . . . . 34

Zukünftiger Wohnungsbedarf . . . . . 34

2.6 Nutzungsarten und -verteilung . . . . . 37

2.7 Bebauungstypologie . . . . . 41

Wohnungen . . . . . 41

Gewerbe & Produktion . . . . . 41

2.8 Denkmalschutz . . . . . 43

2.9 Grün- und Freiräume . . . 45
Arboretum Main-Taunus . . . 45
Heinrich-Kleber-Park . . . 45
Kleingärten . . . 45
Landwirtschaftliche Nutzung . . . 45
2.10 Mobilität und Verkehr . . . 49
Fließender Kfz-Verkehr . . . 49
Öffentlicher Personennahverkehr . . . 50
Radverkehr . . . 52
Fußverkehr . . . 54
Landwirtschaftlicher Verkehr . . . 55
Mobilitätsmanagement . . . 55
2.11 Einzelhandel und Nahversorgung . . . 69
2.12 Schulen / Kinder- und Jugendeinrichtungen . . . 73
2.13 Medizinische Versorgung / Senioreneinrichtungen . . . 75
2.14 Soziales / Kultur / Sport . . . 77
Vereine . . . 77
Kultur . . . 77
Sport . . . 77
2.15 Umwelt . . . 79
Schutzgebiete . . . 79
Hochwasserschutz . . . 84

**3. SWOT-ANALYSE (STÄRKEN-SCHWÄCHEN-CHANCEN-RISIKEN ANALYSE) 87**

**4. PROJEKTE UND MASSNAHMEN 97**

4.1. Leitziele . . . 97

4.2 Städebauliche Handlungsfelder . . . . . 98

M Umgestaltung Ortsmitte . . . . . 99

W Neues Wohnen . . . . . 99

U Aufwertung Wohnumfeld . . . . . 99

B Baulückenschließung / Sanierung / Ergänzung . . . . . 99

F Freiraum / Parks / Kleingärten . . . . . 100

G Neues Gewerbe . . . . . 100

K Soziales / Kultur / Bildung / Handel / Kommunikation . . . . . 100

D Digitalisierung / Breitbandausbau . . . . . 100

4.3 Verkehrliche Handlungsfelder . . . . . 103

V Verkehr & Mobilität . . . . . 103

VK Fließender Kfz-Verkehr . . . . . 103

VP Ruhender Kfz-Verkehr (Parken) . . . . . 104

VÖ Öffentlicher Personennahverkehr . . . . . 105

VR Radverkehr . . . . . 105

VF Fußverkehr . . . . . 106

VL Landwirtschaftlicher Verkehr . . . . . 106

VI Mobilitätsmanagement . . . . . 107

VE Erschließung Erweiterungsflächen . . . . . 107

4.4 Steckbriefe-Methodik . . . . . 108

4.5 Übersicht der städtebaulichen Maßnahmen . . . . . 119

4.6 Übersicht der verkehrlichen Maßnahmen . . . . . 159

4.7 Maßnahmen-Durchführungs-Finanzierungsübersicht . . . . . 193

Anhang 1: Erläuterung Prognose Wohnungsbedarf . . . . . 195

Literaturverzeichnis . . . . . 197

# EINLEITUNG

## Aufgabenstellung

Die Entwicklung von Städten und Gemeinden vollzieht sich unter sich ändernden Rahmenbedingungen. Der demographische Wandel, die Digitalisierung und der Klimawandel führen zu einem Paradigmenwechsel in der Stadt- und Verkehrsentwicklung. In Sulzbach führt dies zu Veränderungen der allgemeinen verkehrlichen Situation, im Mobilitätsverhalten, in der Nachfrage an Wohnbau- und Gewerbeflächen, in den Anforderungen an die städtebauliche Entwicklung und in konkreten Fragestellungen zu einzelnen Örtlichkeiten.

Im Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept 2030 sollen Auswirkungen der Veränderungen, die z.T. auch als gesetzliche und rechtliche Vorschriften vorgegeben sind, auf die Gemeinde Sulzbach bezogen konkretisiert werden, um für die zukünftige Gemeindeentwicklung eine Orientierung zu geben und nachhaltige und zukunftsfähige Aussagen zu erhalten.

Die Gemeinde Sulzbach liegt im Rhein-Main-Gebiet, mittendrin und doch ein wenig am Rand, in gut angebundener und stark nachgefragter Lage, als relativ kleine eigenständige Kommune mit einem kompakt gewachsenen Stadtkörper, der sich um den dicht bebauten historischen Kern entwickelt hat. Sulzbach hat keine weiteren Ortsteile und vom gebauten Ortsrand zur Gemarkungsgrenze ist es an keiner Stelle sehr weit.

In Sulzbach sind einige Fragestellungen von Interesse:

- Wie kann es gelingen, die „Maßstäblichkeit“ der Gemeindeentwicklung als eigenständige Gemeinde in unmittelbarer Nachbarschaft zur Metropole Frankfurt zu gewährleisten?
- Wie können übergeordnete Handlungsansätze, wie z.B. Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes, in ein Gesamtkonzept integriert werden?
- Wie kann die Gemeinde auf den demographischen Wandel und den damit einhergehenden Wandel der Bevölkerungsstruktur städtebaulich und planerisch reagieren? Wie können z.B. die Belange von Kindern, Jugendlichen und betagten und hochbetagten Menschen gut berücksichtigt werden?
- Wie kann die Wohn- und Lebensqualität in den unterschiedlichen Quartieren erhalten und gestärkt werden?
- Wie kann die Anforderung an eine Wohnraumversorgung für alle Bevölkerungsgruppen und sozialen Schichten positiv unterstützt werden?
- Wie kann die Ortsmitte als attraktiver Raum für den täglichen Bedarf erhalten werden?
- Wie können die vorhandenen Gewerbestandorte in die Gemeindeentwicklung gut integriert und entwickelt werden?
- Wie kann die Mobilität innerhalb Sulzbachs für alle verträglich gesichert und ausgestaltet werden? Wie können die Belastungen durch den Autoverkehr gering gehalten werden?
- Welche konkreten Lösungsansätze zur Verkehrsabwicklung wie zur Gestaltung des öffentlicvhen Raums sind für die Bahnstraße und die Schwalbacher Straße bei Berücksichtigung der städtebaulichen Gesamtentwicklung möglich?
- Wie kann sich die Schienenanbindung Sulzbachs künftig entwickeln?

Im Januar 2017 wurden das Stadtplanungsbüro ***UmbauStadt***, Frankfurt, und das Verkehrsplanungsbüro ***Mobilitätslösung***, Darmstadt, vom Gemeidevor-

stand der Gemeinde Sulzbach mit der Erarbeitung eines Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes beauftragt, das die Rahmenbedingungen und die Handlungsfelder der gemeindlichen Entwicklung bis 2030 aufzeigen soll.

## Gemeindeentwicklungskonzept

Das Integrierte Gemeindeentwicklungskonzept soll für alle Entscheidungen zur gemeindlichen Entwicklung Sulzbachs in den kommenden Jahren eine Orientierung geben. Auch für zukünftige Förderanträge (z.B. Städtebauförderung) soll das IGEK die Grundlage bilden. Ob Städtebau, Freiraum, Mobilität, Sozialraum, Öffentlicher Raum, Verteilung von Nutzungen und Funktionen, Kultur oder Wirtschaft, für sämtliche Aspekte der Gemeindentwicklung erhebt das IGEK den Anspruch, orientierungsstiftende Handlungspfade aufzuzeigen. Dabei kann und soll das IGEK keine ausgearbeiteten und direkt umsetzungsbereiten Maßnahmen und Planungen vorstellen, sondern soll Leitlinien und Anregungen aufzeigen, die im weiteren Gemeindeentwicklungsprozess ausgearbeitet, konkretisiert und umgesetzt werden müssen.

Das IGEK ist ein informelles Planungsinstrument und unterscheidet sich insofern vom formellen Charakter z.B. eines B-Plan-Verfahrens oder der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB).

## Arbeitsprozess

Der Arbeitsprozess zur Erstelllung des IGEK Sulzbach 2030 gründet auf der integrierten Bearbeitung durch die beiden Büros ***UmbauStadt*** (Stadtplanung) und ***Mobilitätslösung*** (Verkehrsplanung).

Im ersten Schritt und als Basis wurde eine umfassenden Analyse erstellt. Existierendes Bau- und Planungsrecht, vorhandene Planungen, vorliegende Konzepte und Verpflichtungen wurden gesichtet und ausgewertet und durch Begehungen, qualitative Interviews und Dokumentation des Status Quo abgerundet. Aus der Analyse wurden Stärken und Potentiale (+) der Gemeinde sowie Schwächen und Risiken (-) abgeleitet.

Im zweiten Schritt wurden Handlungsfelder und Leitziele entwickelt und benannt, die für die nachhaltige Gemeindeentwicklung Sulzbachs von Relevanz sind.

Im dritten Schritt wurden in den einzelnen Handlungsfeldern zahlreiche Einzelmaßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde ausgearbeitet.

Parallel zur Erstellung des GEK wurden die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Sulzbach über den Erstellungsprozess in zwei Bürgerveranstaltungen informiert und am Erstellunsgprozess beteiligt. Die erste Bürgerwerkstatt fand am 26. April 2017 statt, eine zweite Bürgerveranstaltung am 21.August 2017. Aufsuchende Beteiligungsformate (Interviews) wurden beim Volkslauf im Sommer und weitere im Herbst 2017 geführt. Für den Jahresbeginn 2018 ist eine dritte öffentliche Beteiligungsveranstaltung geplant.

Ebenso gab es während der IGEK-Erarbeitung eine kontinuierliche Beteiligung der kommunalen Verwaltung und des politischen Raums sowie in der Endphase der Erstellung die Beteiligung des Regierungspräsidiums und des Regionalverbands FrankfurtRheinMain als den beiden wichtigsten übergeordneten entscheidenden Institutionen.

PLAKAT BÜRGERVERANSTALTUNG

Quelle: eigenes Foto

ERSTE BÜRGERVERANSTALTUNG

Quelle: eigene Fotos

# Bürgerbeteiligung

Die Erstellung des „Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes Sulzbach 2030“ wurde durch öffentliche Partizipationsveranstaltungen begleitet, um zum einen die Bürger über das Verfahren und dessen Inhalte zu informieren und zum anderen auch deren Wissen als lokale Experten in den Prozess mit einzubeziehen und so die Qualität der Planungen zu verbessern. Konzipiert und organisiert wurden die Veranstaltungen durch die Gemeinde Sulzbach, zusammen mit den bearbeitenden Büros UmbauStadt und Mobilitätslösung. Die Bürgerinnen und Bürger konnten Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritik zum Gemeindeentwicklungskonzept äußern. Zusätzlich zu den Abendveranstaltungen bestand parallel auch die Möglichkeit, Anregungen postalisch an die Verwaltung zu schicken oder direkt in einem im Foyer des Rathauses platzierten Briefkasten einzuwerfen. Anders wie z.B aus Bebauungsplanverfahren bekannt wurden die Hinweise bei der Erarbeitung des IGEK nicht einzeln kommentiert sondern informell miteinbezogen.

Nachfolgend werden in chronologischer Reihenfolge die Beteiligungsveranstaltungen kurz vorgestellt:

- Bürgerwerkstatt „Gemeindeentwicklung Sulzbach 2030“ am 26.04.2017 von 19:00 bis 21:15 Uhr im Bürgerzentrum Cretzschmarstraße. Vorstellung der Ergebnisse der Anlayse.

- Einzelintervievs beim Sulzbacher Volkslauf am 11. Juni 2017. Weitere Telefoninterviews mit lokalen Experten fanden im Spätsommer und Herbst 2017 statt.

- Öffentliche Bürgerveranstaltung zu den Zwischenergebnissen am 21.08.2017. Vorstellung der Handlungsfelder und der einzelnen Maßnahmenvorschläge.

- Alle Beiträge der Beteiligungen wurden ausgewertet und dokumentiert. Über die Homepage der Gemeinde wurden die Ergebnisse der Beteiligung öffentlich gemacht.

**Bürgerwerkstatt**

Nach einführenden Worten durch den Ersten Beigeordneten Hans-Jürgen Wieczorek wurde durch die bearbeitenden Büros UmbauStadt und Mobilitätslösung erläutert, was ein Gemeindeentwicklungskonzept ist und welche Inhalte es umfasst. Des Weiteren wurden Analyseergebnisse vorgestellt. Danach erhielten die Bürger Gelegenheit, sich an sechs Themenkiosken zu den bis dahin vorliegenden Ergebnissen zu äußern, weitere Aspekte in die Diskussion einzubringen und konkrete Maßnahmen vorzuschlagen. Sechs verschiedene Themen wurden angeboten:

- Mobilität
- Wohnen, Wohnumfeld
- Gewerbe (Arbeitsplätze)
- Gestaltung Öffentlicher Raum / Aufenthaltsqualität im Freiraum
- Einzelhandel (Geschäfte, Nahversorgung), Gastronomie, Medizinische Versorgung
- Soziales Miteinander & Sonstiges

An jedem Kiosk wurden anhand von orientierenden Leitfragen, Lob, Kritik und Vorschläge erfragt und mit Hilfe von Kommentarkarten verschriftlich festgehalten. Insbesondere wurden Aspekte zusammengetragen, die im IGEK Berücksichtigung finden sollten. Darüber hinaus wurden verschiedene andere aktuelle Aspekte benannt und festgehalten. Die Ergebnisse aller sechs Themenkioske wurden ausgewertet und zusammengestellt; sie flossen in die weitere IGEK-

Bearbeitung ein. Soweit Hinweise und Anregungen konkrete Situationen betrafen, wurden diese an die Zuständigen im Rathaus weitergeleitet.

**Zweite Bürgerveranstaltung 21.08.2017**

Der Arbeitsstand wurde am 19. Juni im Planungs- und Bauausschuss des Gemeindevertretung sowie am 21. August in einer zweiten Bürgerveranstaltung vorgestellt und diskutiert.

Nach der Begrüßung durch Bürgermeister Bociek gaben die bearbeitenden Büros einen Rückblick, was seit der ersten Bürgerveranstaltung entwickelt wurde. Es wurden die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Potentiale-Risiken-Untersuchung vorgestellt. Die Ziele und Handlungsansätze für Sulzbach 2030 wurden erläutert.

Es folgte die Vorstellung des Maßnahmenüberblicks zum städtebaulichen und zum verkehrlichen Handlungsteil. Die städtebaulichen Handlungsfelder gliederten sich in acht Themen: M Ortsmitte, F Freiraum / Park / Kleingärten, B Baulückenschließung / Sanierung / Ergänzung, W Neues Wohnen, G Neues Gewerbe, U Aufwertung Wohnumfeld, K Soziales / Kultur / Bildung/ Handel / Kommunikation, D Digitalisierung / Breitbandausbau.

Die verkehrlichen Handlungsfelder gliederten sich in acht Themen: VK fließender Kfz-Verkehr, VP ruhender Kfz-Verkehr (Parken), VÖ öffentlicher Personennahverkehr (Bus und Bahn), VR Radverkehr, VFR Fuß- und Radverkehr, VF Fußverkehr, VI Informieren-Motivieren-Organisieren und VE Erschließung Neues Wohnen.

In einer dreißigmüntigen Vernissage konnten die Teilnehmehrinnen und Teilnehmer die entwickelten Maßnahmenvorschläge anhand von Maßnahmensteckbriefen einsehen. Die Maßnahmenvorschläge konnten mit einem Mitarbeiter der bearbeitenden Büros und Mitbürgern diskutiert und schriftlich kommentiert werden. Im Plenum konnten die Teilnehmer Fragen an die bearbeitenden Büros stellen.

Um ein Stimmungsbild zu generieren, konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit grünen und roten Punkte die vorgestellten Maßnahmen positiv und negativ bewerten (Saalabfrage). Grüne Punkte wurden an Maßnahmen verteilt, die nach der Meinung der Teilnehmer von wichtiger Bedeutung sind. Rote Punkte wurden an Maßnahmen vergeben, die zurückgestellt werden können.

Der Vorschlag einer ***Neuausweisung von Kleingärten*** nördich der Limesspange sowie der Vorschlag für ***Neues Wohnen an der Otto-Volger-Strasse*** erhielten mehr rote als grüne Punkte.

Positiven Anklang fand die Maßnahme ***Sulzbach Süd-West***, bei der die zwischen Wiesenstraße und Bahngleis ansässigen Unternehmen mittel- bis langfristig in das Gewerbegebiet umgesiedelt werden sollen und die frei werdenden Flächen für Wohnzwecke genutzt werden könnten (Standort-Rochade).

Auch die Maßnahme ***Sulzbach-Süd (Südl. Bahnstaße)*** erhielt trotz der langen und schwierigen Vorgeschichte positiven Zuspruch. Das Areal bietet Potenzial für großflächigen Wohnungsbau und neue Gewerbeflächen zur Erweiterung des bestehenden Gewerbegebiets entlang der L3266.

Ebenso wurde die Maßnahme ***Platzgestaltung an der Linde***, mit dem Ansatz, die Aufenthaltsqualität zu steigern und den öffentlichen Raum aufzuwerten, von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern begrüßt.

ZWEITE BÜRGERVERANSTALTUNG

Quelle: eigene Fotos

# 1. RAHMENBEDINGUNGEN

## 1.1 Räumliche Einordnung

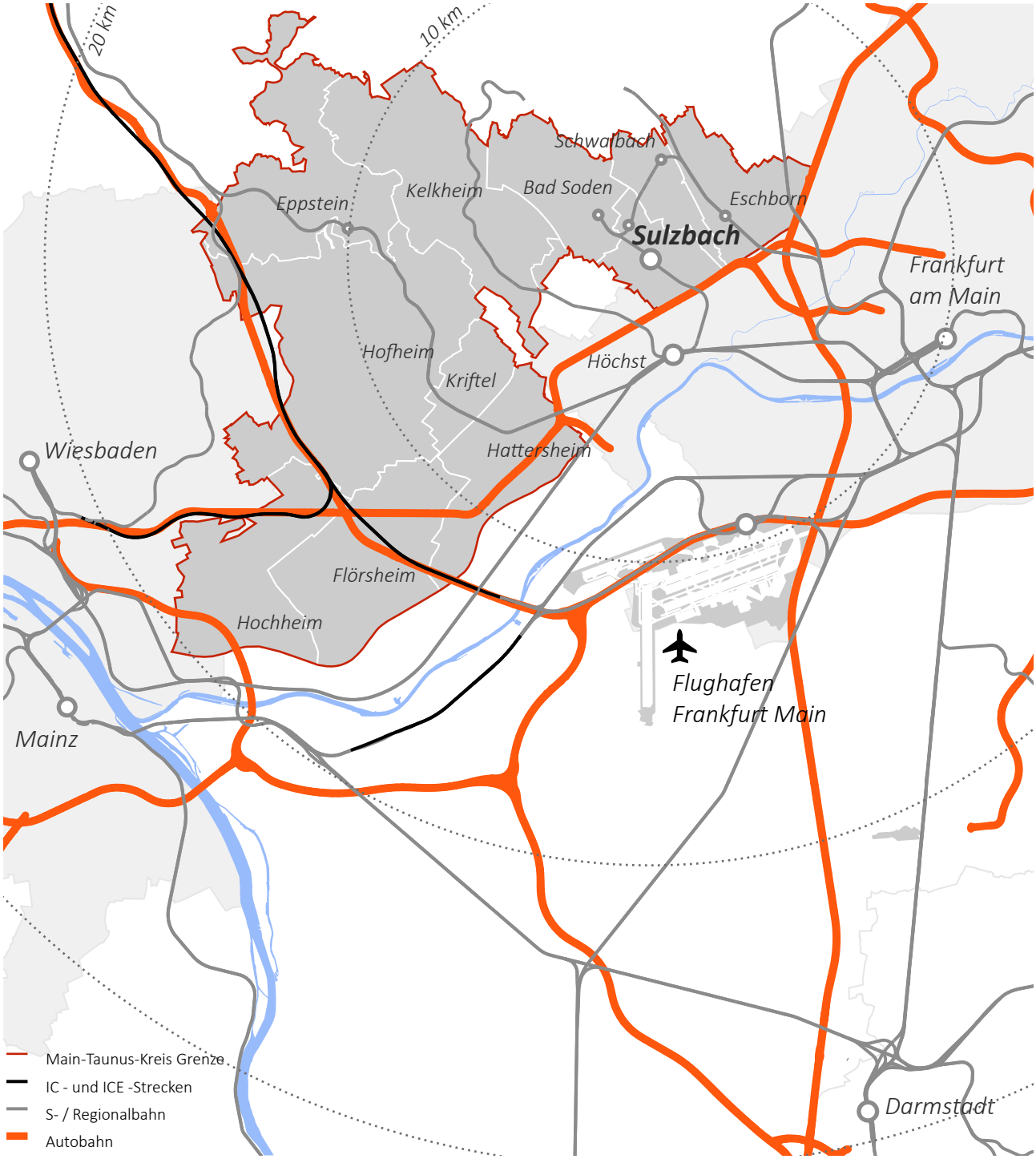
Die Gemeinde Sulzbach liegt im südhessischen Main-Taunus-Kreis im Regierungsbezirk Darmstadt. Sulzbach liegt im Kern der Region Frankfurt-Rhein-Main zwischen Mainebene und dem Südrand des Taunus und gehört zu den Kleinzentren im Verdichtungsgebiet Rhein-Main-Taunus. Im Süden grenzt Sulzbach unmittelbar an Frankfurt. Die Entfernung zum Stadtzentrum Frankfurt/Main beträgt 15 km, zum Flughafen Rhein-Main ca. 18 km, die aufgrund der guten Verkehrsanbindung in ca. 12 Minuten zurückgelegt werden können. Die Entfernung zur Landeshauptstadt Wiesbaden beträgt 35 km. (Glamann 1. S. 234)

Die Nähe der Großstadt Frankfurt und die ausgezeichnete Verkehrslage (Autobahnanschluss an die A 66 Frankfurt-Wiesbaden) in 2 km Entfernung, zwei S-Bahnhaltepunkte (Sulzbach-Mitte und Sulzbach-Nord) mit Anschluss nach Frankfurt seit 1979), tragen dazu bei, dass sich die Gemeinde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einem dynamischen Standort in der Region entwickelt hat. (Glamann 1. S. 234)

Sulzbach hat eine Fläche von 7,85 $km^2$ (Bevölkerungsdichte: ca 1.200 EW/$km^2$, zum Stichtag 31.12.2016) und ist eingebunden in den Main-Taunus-Kreis (in der Karte grau dargestellt) und den Regionalverband FrankfurtRheinMain sowie die Metropolregion FrankfurtRheinMain . (siehe „Lage im Regionalverband FrankfurtRheinMain“ auf Seite 7)

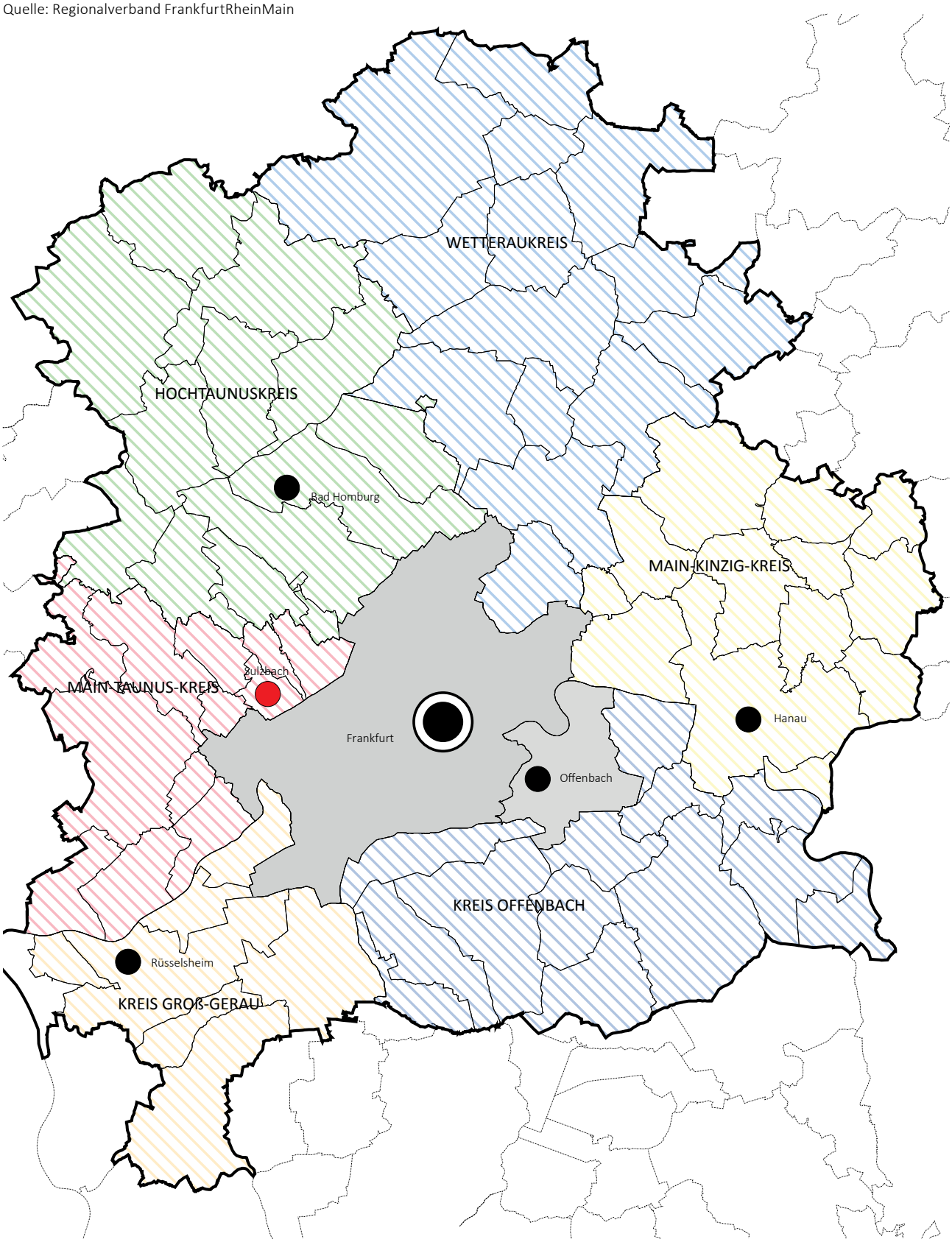
## LAGE SULZBACHS IM MAIN-TAUNUS-KREIS

Quelle: Glamann S. 235; OpenstreetMap; eigene Darstellung



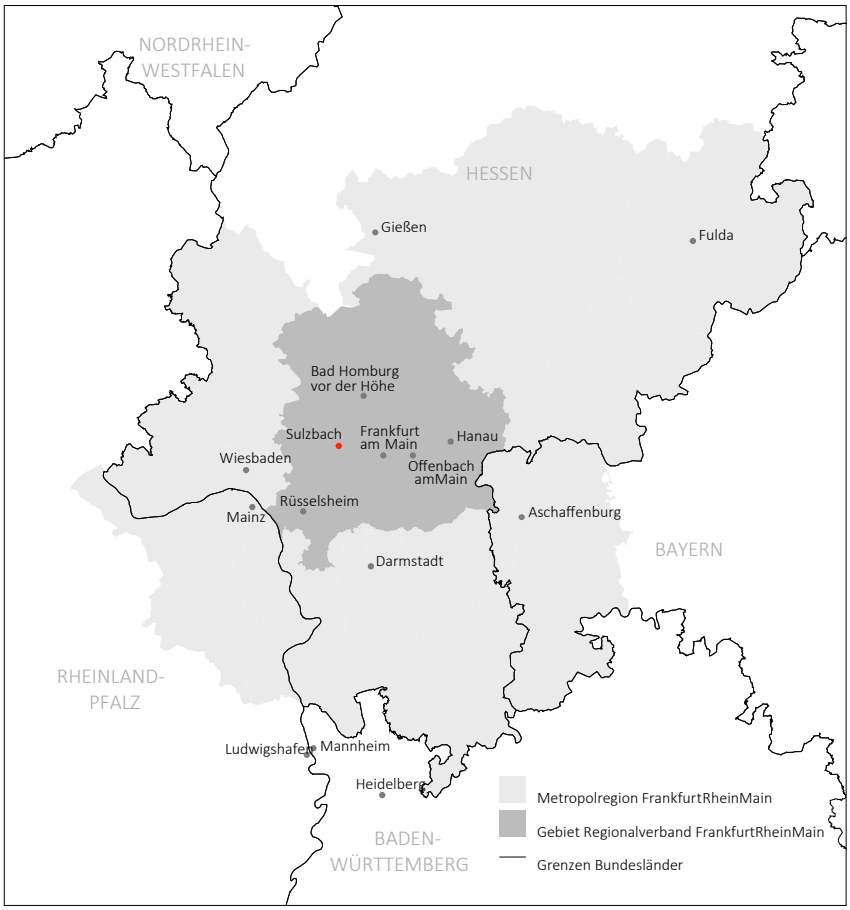
## LAGE IM REGIONALVERBAND FRANKFURTRHEINMAIN

Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain



**Metropolregion FrankfurtRheinMain**
Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist eine von elf von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) anerkannten Metropolregionen in Deutschland. Sie umfasst Flächen in drei Bundesländern – Hessen, Bayern und Rheinland-Pfalz – und hat eine Fläche von 14.800 Quadratkilometern. Im Gebiet der Metropolregion leben 5,5 Millionen Einwohner in insgesamt 468 Kommunen. Die Metropolregion ist ein definiertes Gebiet, verfügt aber nicht über eigene Gremien oder andere konstituierende Elemente. Die Metropolregion ist eine funktionale Beschreibung (z.B. über Pendlerbeziehungen) und damit wesentlich größer als der Regionalverband.

**Regionalverband FrankfurtRheinMain**
Das Gebiet des Regionalverbandes besteht aus seinen gesetzlich bestimmten 75 Mitgliedskommunen und hat eine Fläche von knapp 2.500 Quadratkilometern. Die Einwohnerzahl liegt bei 2,2 Millionen. Der Regionalverband nimmt planerische Aufgaben wahr; insbesondere erstellt er den Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP). Der RegFNP legt die Bestands- und Entwicklungsflächen, vor allem in Bezug auf neue Wohngebiete und Gewerbeflächen fest.




LAGE IN DER METROPOLREGION FRANKFURT-RHEIN-MAIN
Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain

FLÄCHENÜBERSICHT

Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionaler Flächennutzungsplan 2010-Gemeindeteil

| Flächennutzungen | gesamt | geplant |
|---|---|---|
| Gemarkungsfläche | 786 ha | |
| Wohnbaufläche | 102 ha | 19 ha |
| gemischte Baufläche | 44 ha | 2 ha |
| gewerbliche Baufläche | 37 ha | 15 ha |
| Grünfläche | 42 ha | |
| ökologisch bedeutsame Flächennutzung | 120 ha | |
| Regionalparkkorridor | 8 km | |

# 1.2 Der Regionale Flächennutzungsplan

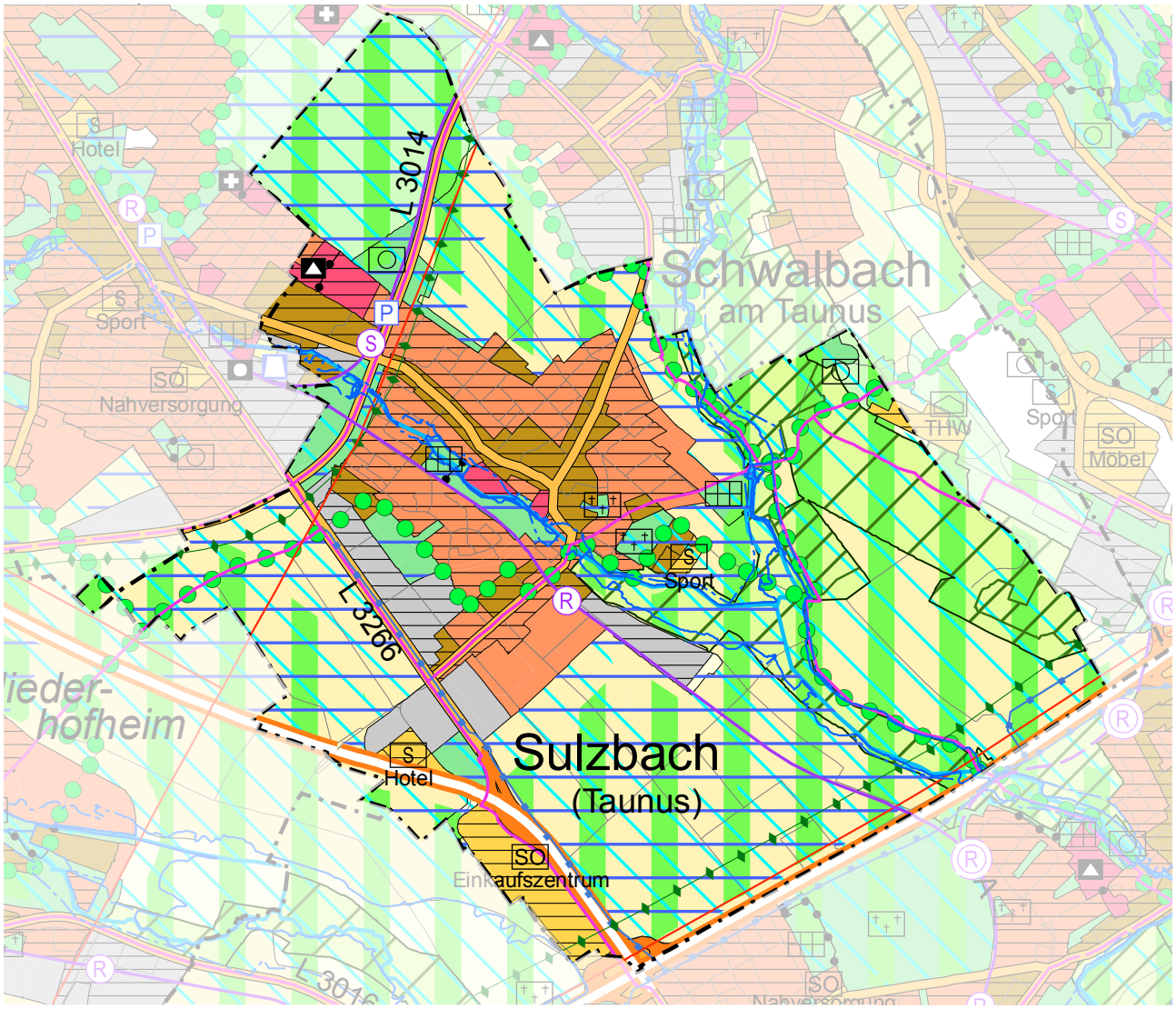
Für die Gemeinde Sulzbach gilt der Regionale Flächennutzungsplan 2010. Zentrale Festsetzung des RegFNP sind die Erweiterungsgebiete für Wohnbebauung südlich der Bahnstraße und am nordöstlichen Siedlungsrand sowie die Ausweisung weiter Teile der Freiflächen als Teil des Biotopverbundsystems und anderer Schutzgebietstypen (diese werden im Folgenden genauer erläutert).

Der folgende Text stammt aus dem Regionalen Flächennutzungsplan[1] und beschreibt die Gemeinde Sulzbach:

**Siedlungsstruktur**

„Sulzbach ist als Kleinzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Gemeinde ist ein Wohn- und ein Gewerbestandort mit über 8.000 Einwohnern und rd. 5.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (2008) mit Schwerpunkten in den Bereichen Dienstleistungen und Handel. Sie verfügt über zwei Haltepunkte des Schienenverkehrs und einen Anschluss an die A 66.

1 Regionalversammlung Südhessen/Regionalverband FrankfurtRheinMain (2011). Gemeindeteil 2, S. 262.




AUSSCHNITT DES REGIONALEN FLÄCHENNUTZUNGSPLANS 2010 *Stand 2015*

Quelle: *RegionalverbandFrankfurtRheinMain*

**Wohnen und Gewerbe**

Der Schwerpunkt der Wohnbauentwicklung in Sulzbach liegt im Süden der Gemeinde. Hier sind südlich der Bahnstraße/K 801 große Wohnbauflächenpotenziale (ca. 13 ha) vorgesehen, die durch einen Gewerberiegel von der L 3266 abgeschirmt werden sollen. Entlang des östlichen Ortsrandes liegen weitere kleinteilige Wohnbauflächenpotenziale (ca. 5 ha). Die Gewerbeflächenpotenziale konzentrieren sich entlang der L 3266. An der Kreuzung der L 3266 mit der Limesspange liegt eine Gewerbefläche (ca. 1 ha), die zur Ansiedlung von Handwerkern und Kleingewerbe dienen soll. Weitere Gewerbeflächenpotenziale (ca. 12 ha) liegen beiderseits der L 3266 südlich der Einmündung der Bahnstraße.

**Einzelhandel**

Die Versorgungsstrukturen in Sulzbach werden geprägt durch das „Main-Taunus-Zentrum“ an der südlichen Gemeindegrenze, das als „Sonstiger Einzelhandelsstandort, Bestand“ dargestellt wird. Die Nahversorgungsstrukturen im Bereich des Ortskerns sollen gesichert werden.

**Verkehr**

Im Bereich der L 3266/ Main-Taunus-Zentrum ist eine Verbindungsspange von der L 3266 bis zur B 8 nördlich des Main-Taunus-Zentrums dargestellt. Von dort aus soll eine Trasse entlang des Main-Taunus-Zentrums und der A 66 bis zu einer neuen Anschlussstelle an der A 66 geführt werden, bei gleichzeitiger Aufgabe des bisherigen Anschlusses der L 3016. Sie findet in südlicher Richtung ihre Fortsetzung als Westumgehung von Frankfurt-Unterliederbach. Im Schienennetz kann durch eine Verknüpfung der Regionalbahn Bad Soden – Frankfurt-Höchst mit der geplanten „Regionaltangente West“ eine attraktive tangentiale Schienenverbindung insbesondere zum Flughafen, in die Nordweststadt Frankfurt und nach Bad Homburg geschaffen werden. Eine direkte Anbindung des „Main-Taunus-Zentrums“ an den regionalen Schienenverkehr ist durch eine Verschwenkung der Trasse der Regionalbahn R 13 anzustreben (siehe Beikarte 1). Damit wird zugleich die Möglichkeit geschaffen, ggf. einen weiteren Haltepunkt im Bereich des Baugebietes „Sulzbach-Süd“ zu realisieren. Die Anlage eines zusätzlichen Haltepunktes auf der RMV-Linie 13 zwischen Bad Soden und Sulzbach Süd zur besseren Erschließung der zentral gelegenen Baugebiete ist zu prüfen. Im überörtlichen Fahrradroutennetz ist ein Netzschluss von Sulzbach an die K 801 geplant.

**Grünflächen**

Nennenswerte Neuplanungen von Grünflächen sind nicht vorgesehen.

**Landschaft**

Die Freiräume sind im Bereich der Gemarkung Sulzbach vorwiegend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Im Osten der Gemarkung liegt das „Arboretum“ mit seiner hohen Erholungseignung, das über „Vorranggebiete für den Regionalparkkorridor“ angebunden wird. Der Nordteil der Gemarkung ist bewaldet. Die Grünzäsur zwischen den Ortslagen Bad Soden und Sulzbach ist zu sichern.“

AUSSCHNITT AUS DER LEGENDE

Quelle: *RegionalverbandFrankfurtRheinMain*

# 1.3 Bestehende Bebauungspläne

In Bezug auf bestehndes Baurecht liegen große Schwerpunktsetzungen in der geographischen Verteilung der Pläne. Der historische Ortskern und die unmittelbare Umgebung sind fast gänzlich unbeplant, während der Ortsrand stärker und vor allem der ganze Westen Sulzbachs sowie das Siedlungsgebiet südlich des Heinrich-Kleber-Parks komplett überplant ist. Diese Unterscheidung korrespondiert auch mit der historischen Entwicklung des Siedlungsgebietes (siehe weiter unten) - je jünger ein Ortsteil ist, desto eher ist er mit Baurecht belegt.

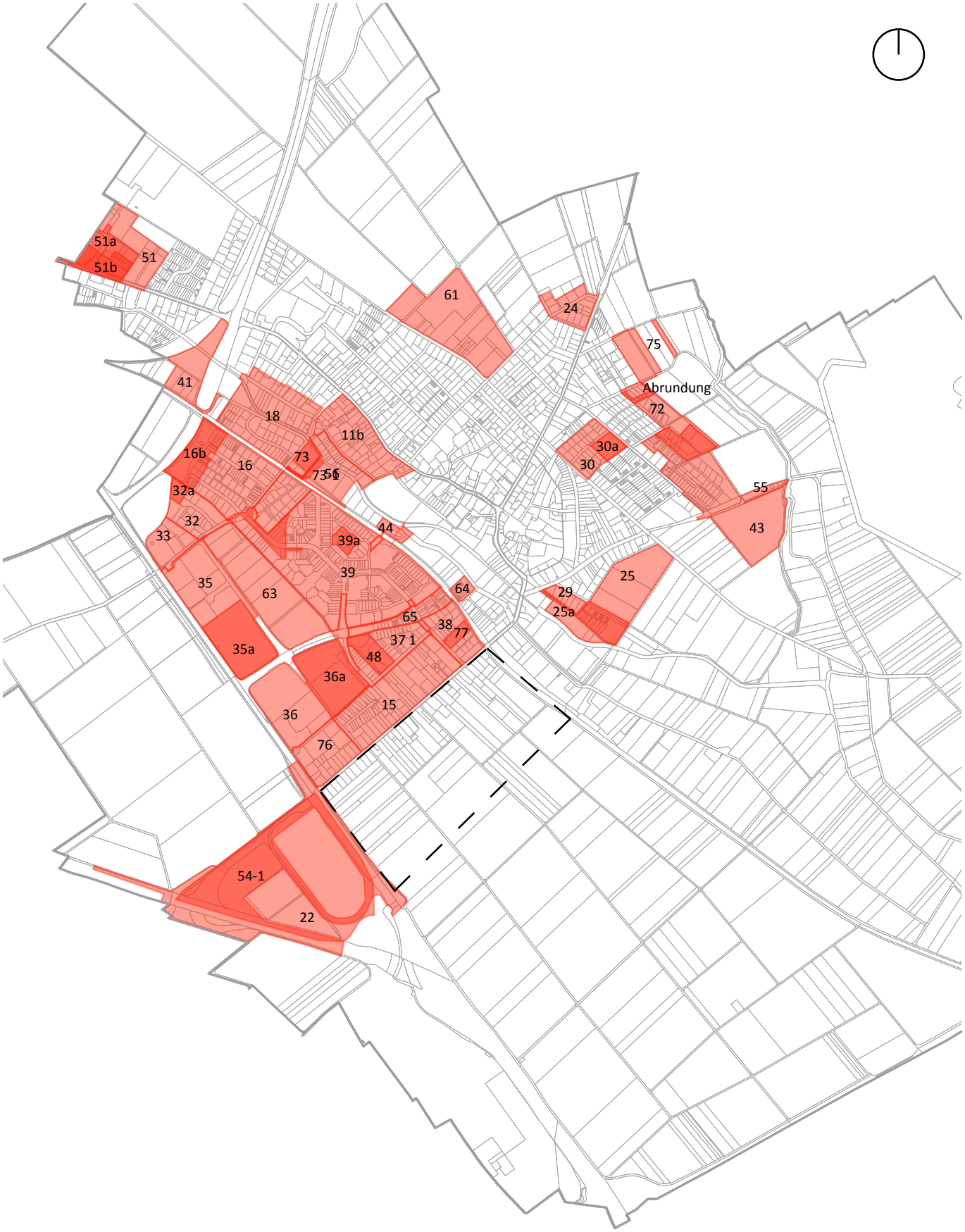
### GRUNDSATZBESCHLUSS HEINRICH-KLEBER-PARK

Für den zentralen Grünzug in Sulzbach (Heinrich-Kleber-Park) und dessen Bestandsschutz hat die Gemeinde Sulzbach in 2006 einen Grundsatzbeschluss gefasst, in dem die Zugänge zum Park, die Nutzungen im Park und eventuelle Bebauungen im Park geregelt werden.

### SÜDL. DER BAHNSTRASSE

Im Gebiet Südl. der Bahnstraße gibt es keine aktuelle B-Plan-Beschlussfassung, (siehe nebenstehende Grafik --> strichlierte Linie). Das Areal ist im Regionalen Flächennutzungsplan (Reg-FNP), siehe Plandarstellung siehe „Ausschnitt des Regionalen Flächennutzungsplans 2010“ auf Seite 9, für die Nutzungen Gewerbe und Wohnen gewidmet.

11b Klippelgärten
15 Haindell
16 Haindell II
16b 1. Änderung Haindell II
18 Erlenwiese
18a 1. Änderung Erlenwiese
22 Für das Autokino
23 Östlich Sossenheimer Weg
24 Verlängerte Cretzschmarstraße
25 Friedhof
25a 1 Änderung Auf dem Brühl
29 Im Brühl
30 Niederhöchstädter Str
30a Änderung Niederhöchstädter Str
32 Rechts an der Schindhohl
32a 1. Änderung Rechts an der Schindhohl
33 Erbsengewann
35 Am Holzweg
35a Am Holzweg 1. Änderung
36 Am Ilmenbaum
36a Am Ilmenbaum
37 1. teilweise Änderung Haindell
38 2. teilweise Änderung Haindell
39 Haindell
39a Änderung Haindell
41 Zwischen den Dämmen
43 Kleingartenanlage Eschborner Straße
44 Fuss- und Radwegverbindung
48 Am Schäfergraben
51 Berliner Straße
51a An der Bonner Strasse
51b An der Prof.-Much-Straße
54-1 An der B8 nordwestlicher Teil
55 Kleingartenanlage nördlich der Eschborner Straße
56 Bubenteich
61 Nordöstlich der Neugartenstraße
64 Zwischen Eisenbahn und Rathaus
63 Am Hochzeitsgarten
65 Trasse der ehemaligen K801 (neu)
72 Nordöstlicher Ortsrand
72-1 Generationenübergreifendes Wohnen
73 Feuerwehrhaus
73-1 Rettungsdienst_Am Bubenteich
75 Kindertagesstätte
76 Südwestlich des Finkenwegs
77 An der Postvermittlung




BEBAUUNGSPLÄNE ÜBERSICHT

Quelle: Gemeinde Sulzbach

0 500m

# 1.4 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Das Integrierte Gemeindeentwicklungskonzept für Sulzbach kann auf einer Vielzahl vorhandener Verkehrsuntersuchungen und Mobilitätskonzepte aufbauen. Diese wurden gesichtet, ausgewertet und im Zuge von Ortsbegehungen verifiziert und ggfs. aktualisiert (siehe auch Quellenverzeichnis).

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen der Gemeinde Sulzbach im Taunus sind dabei durch das Spannungsfeld geprägt, das sich einerseits aus der Nähe zu Frankfurt a.M. und dem Main-Taunus-Einkaufszentrum (MTZ) ergibt und andererseits aus dem Charakter als Kleinzentrum mit z.T. enger historischer Bausubstanz. Dies manifestiert sich auch in einer gut ausgebauten hochwertigen Verkehrsinfrastruktur:

• Sulzbach ist mit den umgebenden L 3014 und L 3266, der B 8 und der A 66 an das überörtliche klassifizierte Straßennetz angebunden, die K 801 (Bahnstraße-Schwalbacher Straße) und K 802 (Hauptstraße) verlaufen durch die Gemeinde und stellen die innerörtliche Verbindung sicher.

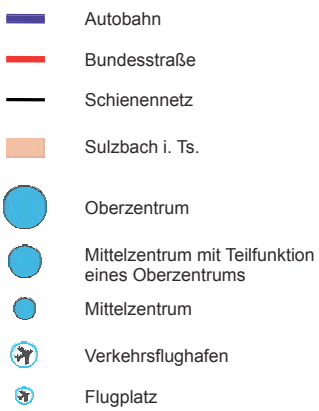
• Über die zwei Bahnlinien, die S 3 (Haltepunkt Sulzbach-Nord) und die RB 11 (Sulzbach Bahnhof) verfügt Sulzbach über eine gute Erschließung im SPNV nach Frankfurt.

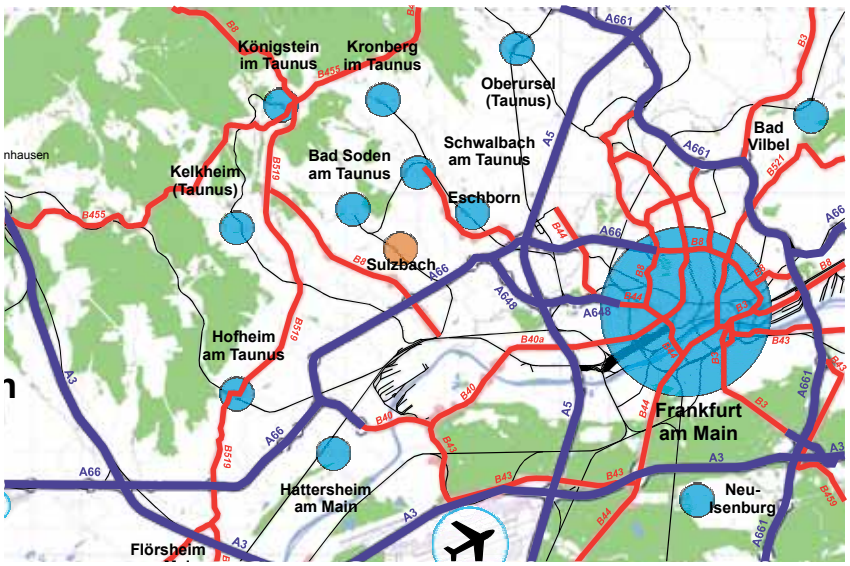
•Der internationale Verkehrsflughafen Frankfurt am Main liegt nur ca. 5 km (Luftlinie) von der Rathaus Sulzbach entfernt.

**Lage im Raum**

Die gute verkehrliche Anbindung spiegelt sich auch an anderer Stelle wieder: Das Main-Taunus-Einkaufszentrum (MTZ) am Rand der Gemeinde gelegen ist sowohl ein wichtiger Arbeitgeber wie auch ein Publikumsmagnet und ist damit der wichtigste singuläre Verkehrserzeuger, sowohl im Beschäftigten- wie im Kundenverkehr, daneben ist das Gewerbegebiet West mit seiner großflächigen Büronutzung als Arbeitsplatzstandort relevant.

Im Nachbarort Schwalbach hat am südlichen Ortsrand mit Procter & Gamble ein weiterer wichtiger Arbeitgeber in der Region seinen Firmensitz, der mit für die Durchgangsverkehre auf den innerörtliche  Kreisstraßen in Sulzbach verantwortlich ist.




LAGE IM RAUM

Quelle: eigene Darstellung

Folge der günstigen Lage ist, dass die Gemeinde mit überörtlichen Verkehrsströmen und Verkehrsstärken umgehen muss, wie sie für den Ballungsraum RheinMain typisch sind, mit den damit einhergehenden Herausforderungen. So wird Sulzbach in starkem Maße durch Pendlerverkehrsströme geprägt, mit 6.600 Einpendlern und 3.300 Auspendlern (siehe nachfolgende Abbildung). Festzustellen ist, dass die Zahl der Auspendler über die Jahre hinweg nahezu gleich geblieben ist, während die Anzahl der Einpendler seit 2010 deutlich zugenommen hat und für eine Gemeinde der Größenordnung Sulzbachs sehr hoch ist, was zum einem am MTZ wie auch am Gewerbegebiet Limespark liegt.

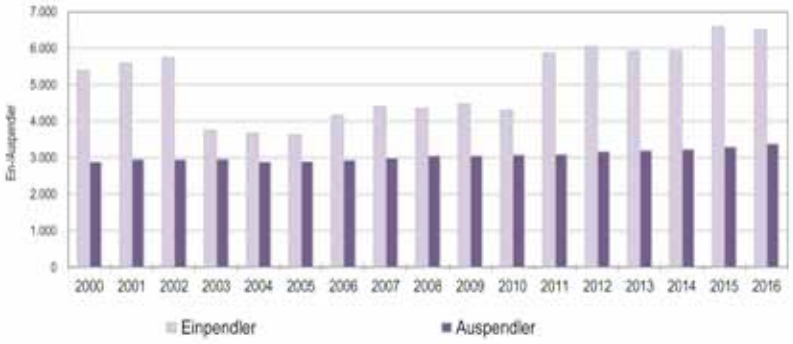
Während erstere dispers aus dem ganzen regionalen Umfeld stammen, findet das Auspendeln stark gerichtet auf das Oberzentrum Frankfurt statt (44 %), wodurch sich grundsätzlich gute Potentiale hinsichtlich einer ÖV-Nutzung ergeben. Eine detaillierte Darstellung der Wohn- und Zielorte findet sich im Klimaschutzteilkonzept Mobilität (2014).

Erfahrungsgemäß wird das Mobilitätsverhalten nicht allein von individuellen Bedürfnissen und Präferenzen geprägt, sondern in erheblichem Maße auch von der Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel.

Ein typischer Indikator ist die Pkw-Dichte, die in Sulzbach (Taunus) mit 651 Pkw pro 1.000 Einwohner (Stand 31.12.2016) im bundesweiten Vergleich (553 Pkw/1.000 EW) außerordentlich hoch ist. Gleichzeitig ist festzustellen, dass eine hohe Verfügbarkeit eines privaten Pkw auch dazu führt, dass das Pkw zum dominierenden Verkehrsmittel wird.

**Entwicklung der Pendlerbewegungen Sulzbach (Taunus) von 2000 bis 2016**

Sulzbach (Taunus) besitzt einen hohen Einpendlerüberschuss. Die Zahl der Einpendler übersteigt die der Auspendler im Mittel der letzten fünf Jahre um das 2-fache.




Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2017), Berechnungen der Hessen Agentur.

Die Zunahme an Pendlern wie auch die hohe Pkw-Dichte - nicht nur in Sulzbach -führen wiederum zu einem Anstieg der Kfz-Verkehrsbelastung.

Die Belastung durch Kfz-Verkehr lässt sich durch verschiedene Zählungen aus den letzten Jahren quantifizieren, neben der alle 5 Jahre durchgeführten Bundesverkehrszählung wurden im Zusammenhang mit Untersuchungen zu möglichen Entwicklungen, aber auch zur Bestimmung des Durchgangsverkehrs verschieden Verkehrszählungen durchgeführt.

Die Verkehrsbelastungen liegen auf den betrachteten Bundes- und Landesstraßen je nach Netzfunktion zwischen 135.000 Kfz/24 h (BAB) und 18.000 Kfz/24 h, auf den innerörtlichen Kreisstraßen liegt die Kfz-Belastung zwischen 6.500 bis 8.000 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei rund 2 %, Ausnahme ist die A 5, hier beträgt des Schwerverkehrsanteil rund 4 %.

Insgesamt ist eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommen festzustellen.

Für die innerörtliche Verkehrssituation kann in Sulzbach eine Zweiteilung konstatiert werden:

- Die überörtlichen Verkehrswege bewirken innerhalb Sulzbachs eine starke räumliche Trennwirkung. Dies trifft insbesondere auf die Limesspange zu mit der L3014 und der S-Bahnlinie, welche das Gemeindegebiet im Westen vom Wohngebiet auf dem Muchgelände sowie der Eichwald-Gesamtschule, den Sportanlagen und dem S-Bahnhaltepunkt Sulzbach-Nord trennt.
- Auch im Gemeindegebiet östlich der Limesspange dominiert in den Hauptverkehrsstraßen (Bahnstraße, Hauptstraße, Schwalbacher Straße) der fließende und ruhende Kfz-Verkehr. Aber auch die Bahnlinie (RB11) durchschneidet Sulzbach und erschwert mit nur zwei Bahnübergängen am Oberliederbacher Weg und der Bahnstraße und einer Fuß- und Fahrradbrücke durch den Park die Durchlässigkeit der Verbindungen zwischen dem nordöstlich und südwestlich Gemeindegebiet. Diese Übergänge sind als Zwangspunkte in besonderer Form in den verschiedenen Verkehrsnetzten zu berücksichtigen.
- Eine Besonderheit Sulzbachs ist die – für eine Gemeinde im Rhein-Main-Gebiet – hohe Anzahl an landwirtschaftlichen Betrieben (voll- und Nebenerwerb) im Gemeindegebiet. In verkehrlicher Hinsicht bedeutet dies allerdings auch, dass landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bei der Dimensionierung des Straßenraumes zu berücksichtigen und die Erreichbarkeit der Betriebsflächen zu gewährleisten sind.
- Sulzbach hat sich früh und umfassend mit geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen befasst, so sind die Wohngebiete i.d.R. als Tempo 30-Zonen oder als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Im Ortskern mit seiner historischen Bausubstanz, den engen Straßenräumen und zahlreichen Funktionsüberlagerungen bestehen Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsarten untereinander sowie durch Ansprüche z.B. des Aufenthalts im öffentlichen Raum.

Bei der Analyse von Verkehrsproblemen und Entwicklungspotentialen gilt es daher einerseits diese überörtliche Einbindung zu berücksichtigen, andererseits sind angesichts der Gemeindegröße Sulzbachs relativ kleinteilige Lösungen zu erarbeiten.

TABELLE: KFZ-VERKEHRSAUFKOMMEN SEIT 2010 IN UND UM SULZBACH (QUELLEN: BUNDESVERKEHRSZÄHLUNGEN 2010, 2015; ZÄHLUNGEN 2011 UND 2012: HABERMEHL&FOLLMANN)

Quelle: Bundesverkehrszählungen 2010, 2015; Zählungen 2011 und 2012: Habermehl&Follmann)

| Straßenklassifizierung | Zählung | 2010 | | 2011 | 2012 | 2015 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verortung | Kfz/24h | *SV/24h* | Kfz/24h | Kfz/24h | Kfz/24h | *SV/24h* |
| **Autobahn** | AS Ffm.-Höchst | 133.185 | *5.074* | | | 138.158 | *4.982* |
| **Bundesstraße** | B8, Höhe MTZ | 44.208 | *1.136* | | | 65.646 | *1.061* |
| | B8, westlich MTZ | 38.945 | *887* | | | 27.928 | *480* |
| **Landstraßen** | L 3014, südlich K802 | 13.124 | *450* | 16.650 | | 18.134 | *390* |
| | L 3014, nördlich K802 | 15.857 | *324* | | | 17.399 | *283* |
| | L3266, Ortseingang | 22.207 | *649* | 26.000 | | 28.772 | *517* |
| | L3266, Limespark | 18.646 | *469* | 22.650 | | 22.746 | *415* |
| **Kreisstraßen** | Sulzbach: K801, Bahnstraße | 6.021 | *196* | 8.150 | 7.856 | | |
| | Sulzbach: K801, Hauptstraße | 6.010 | *142* | | 6.599 | | |
| | Sulzbach: K802, Schwalbacher Str. | 4.928 | *75* | | 7.784 | | |

SV=Schwerverkehr

## 1.5 Vorhandene Konzepte und Gutachten

In den letzten Jahren hat die Gemeinde Sulzbach eine Vielzahl Planungen und Konzepte erarbeitet, die sich mit der städtebaulichen Innenentwicklung sowie der verkehrlichen Situation und den Mobilitätsangeboten in der Gemeinde beschäftigen. Außerdem bestehen auf landes- und regionaplanerischer Ebene diverse Konzepte und Pläne, die ebenfalls die Sulzbacher Planungen beeinflussen. Diese werden im Folgenden kurz vorgestellt.

## 1.6 Regionale Ebene

**Leitfaden „Nachhaltige Innenentwicklung für Wohnungsbau“, Land Hessen, 2017**

Als Reaktion auf den fortschreitenden Klimawandel hat das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz einen Leitfaden zum Thema Wohnungsbau durch Innenentwicklung herausgegeben. Innenentwicklung fördert dichte, urbane Gebiete und verringert die Flächeninanspruchnahme und -versiegelung und ist deshalb im Hinblick auf den Klimawandel vorteilhaft.

Dabei fordert der Leitfaden insbesondere das Prinzip der „Doppelten Innenentwicklung“ ein - es reicht nicht, Wohnraum zu schaffen, sondern es müssen immer auch die städtischen öffentlichen Grünflächen beachtet werden. Diese sind enorm wichtig, um eine gleichbleibende Wohnqualität bei steigender Dichte zu gewährleisten. Insbesondere müssen diese nicht nur attraktiv sein, sondern gleichzeitig sollen die natürlichen Bodenfunktionen (z.B. Versickerung) erhalten werden.

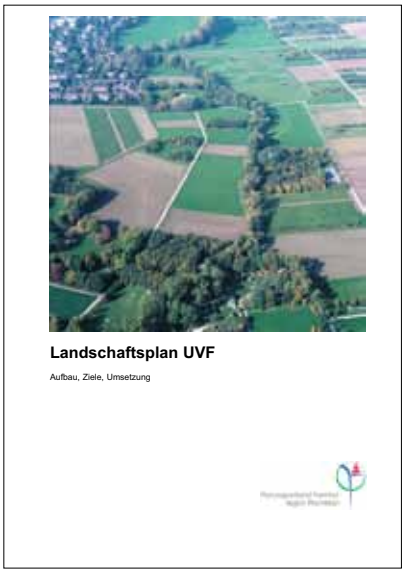
Der Leitfaden zeigt auch auf, dass es eine enorme Bandbreite an Nachverdichtungsmöglichkeiten gibt: Umbau, Umnutzung, Nachnutzung; Aufstockung von Bestandsgebäuden; Anbau oder Ergänzungsbauten; oder auch der Ersatzneubau.

Innenentwicklung bietet zwar enorme Vorteile, impliziert aber gleichzeitig auch Probleme und Konflikte. Insbesondere Lärmbelastungen müssen berücksichtigt werden, aber auch Themen wie Denkmal- und Artenschutz sowie der gesteigerte Verkehr (Belastung von Straßen & zusätzlicher Stellplatzbedarf) müssen beachtet werden. Innenentwicklung ist also ein komplexes Thema, das in jedem Fall behutsam und auf den Einzelfall abgestimmt behandelt werden muss.

Diese Aspekte sollten bei der Auswahl und Entwicklung neuer Wohngebiete in Sulzbach befolgt werden.

**Landschaftsplan, Umlandverband Frankfurt, 2000**

Der Umlandverband Frankfurt existierte bis 2001 und war der Vorläufer des jetzigen Regionalverband FrankfurtRheinMain. Somit besitzen seine Planungen immer noch Relevanz für die Gemeinde Sulzbach (Ts.). Der Landschaftsplan ist ein den regionalen Flächennutzungsplan ergänzender Fachplan für Naturschutz und Landschaftspflege. Er nennt folgende Kernziele:




Qualität der natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft erhalten und verbessern

Biotope bewahren, pflegen, entwickeln

Ansprüche von Land- und Forstwirtschaft berücksichtigen

Schaffung eines harmonischen und befriedigenden Erlebnis- und Erholungsraums für Bewohner

Diese Ziele sollen insbesondere erreicht werden durch die Förderung der bereits bestehenden Elemente Biotopverbund, Regionalpark RheinMain und GrünGürtel der Stadt Frankfurt am Main. Sulzbach ist weder durch den Biotopverbund noch durch die Planungen des GrünGürtels betroffen. Einige Regionalwanderwege des Regionalparks RheinMain verlaufen durch Sulzbach, auf diese sollte bei Planungen Rücksicht genommen werden.

**Kommunen im Klimawandel, Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011**
Im Rahmen eines Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) hat sich der Regionalverband FrankfurtRheinMain damit auseinandergesetzt, welche Maßnahmen geeignet sind, um die Mitgliedskommunen auf die Folgen des Klimawandels vorzubereiten. Der Bericht beschäftigt sich nicht mit der Vermeidung von Treibhausgasemissionen oder der Reduzierung des Energieverbrauchs, sondern mit Maßnahmen, die die negativen Folgen des Klimawandels abmildern.

Generell wird sich der Klimawandel stark auf das Siedlungsklima im Rhein-Main-Gebiet (und damit auch auf Sulzbach) auswirken. Generell sind steigende Temperaturen in den Sommermonaten zu erwarten. Diese können zu Wärmeinseln im Stadtgebiet führen, wodurch der Aufenthalt im Freien unangenehm wird. Außerdem stellt die übermäßige Aufheizung des Stadtraums ein Gesundheitsrisiko dar, insbesondere für ältere Menschen, Kranke und Kinder. Weiter ist eine Zunahme von Extremwetterereignissen zu erwarten, d.h. mehr Schäden durch Starkregenereignisse (Überschwemmungen) sowie Sturmwindböen.

Der Bericht schlägt konkrete Maßnahmen vor, wie die Kommunen sich auf diese Veränderungen einstellen können und gliedert diese nach verschiedenen Maßstabsebenen, von der gesamtstädtischen Struktur bis zum einzelnen Gebäude.

Konkrete Maßnahmen, die auch für Sulzbach relevant sein können, sind:

- Ausreichende Durchlüftung der Siedlungsstruktur / Luftleitbahnen freihalten: Hierdurch kann die Bildung von Wärmeinseln vermieden und Frischluftzufuhr gewährleistet werden.
- Beschattung von öffentlichem Raum / Verkehrsflächen: Durch die Beschattung von versiegelten Flächen (vorzugsweise durch Bäume) wird die Aufenthaltsqualität in diesen Bereich verbessert, da sie sich weniger stark aufheizen. Bei Baumbepflanzung wird gleichzeitig auch die Luftqualität verbessert, da Pflanzen Schadstoffe aus der Luft filtern sowie feuchtigkeitsregulierend wirken.
- Bei Neubegrünung die richtigen Pflanzenarten auswählen: aufgrund der in Zukunft stärker schwankenden Temperaturen werden an Straßenbäume (die aufgrund des Verkehrs sowieso stärker belastet werden) immer höhere Anforderungen gestellt: nicht nur sollen sie winterfest sein, sondern auch längere Dürreperioden ohne Schaden überstehen können. Dies ist bei der Artenauswahl zu berücksichtigen.
- Besser mit Niederschlagswasser umgehen: Die Folgen von Starkregenereignissen können durch architektonische und städtebauliche Elemente verringert werden. Retentionsflächen, Entsiegelung und die Errichtung von Mulden und Rigolen sind Maßnahmen, die Überschwemmungen vermeiden oder zumindest deren Folgen abfedern können.
- Sich nicht aufheizende und sickerfähige Bodenbeläge verwenden: Hellere Böden reflektieren einen größeren Anteil der Sonnenstrahlung und tragen

so zu einer geringeren Aufheizung des Stadtraums bei. Ebenso können sickerfähige Bodenbeläge den Wasserabfluss in die Kanalisation verringern und so eine Überlastung der Kanalquerschnitte vermeiden.

**Hochwasserrisikomanagementplan**
für das Einzugsgebiet Sulzbach / Liederbach, Regierungspräsidium Darmstadt, 2015

Sowohl der Sulzbach als auch der Liederbach treten gelegentlich über die Ufer, weswegen das Regierungspräsidium Darmstadt eine umfangreiche Analyse der Situation mit Maßnahmenempfehlungen durchgeführt hat.

Laut der Analyse ist die Gefahr, die vom Sulzbach ausgeht, verhältnismäßig gering, da 82 % seines Einzugsgebiets landwirtschaftlich genutzt sind. Selbst bei einem extremen Flutereignis (HQextrem, die schlimmste Kategorie nach dem Plan) wären voraussichtlich 4 % der Sulzbacher Bevölkerung unmittelbar betroffen, d.h. ihre Grundstücke könnten geflutet werden.

Der Bericht identifiziert auf Sulzbacher Gemarkung einen „Hochwasserbrennpunkt“ – entlang des Sulzbachs, von oberhalb der Limesspange bis zu dem Bereich um die Bahnstraße/Hauptstraße, mit einer Gesamtfläche von ca. 0,15 km2. Für diesen Bereich äußert sich der Plan explizit zu empfohlenen Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden in 4 Kategorien unterteilt:

- Vermeidung neuer Risiken im Vorfeld
- Reduktion bestehender Risiken im Vorfeld
- Reduktion nachteiliger Folgen während eines Hochwassers
- Reduktion nachteiliger Folgen nach einem Hochwasser

Prinzipiell empfiehlt der Bericht, den Fokus nicht auf technischen Hochwasserschutz zu legen (d.h. z.B. Dämme oder Mauern), da diese häufig negative Umweltauswirkungen haben und auch weiter stromabwärts zu größeren Probleme führen können, da das Wasser nur weiter nach unten gepresst wird. Stattdessen sollte der Schwerpunkt auf der Verbreiterung und Renaturierung von Gewässern und der Schaffung von Retentionsflächen liegen. Diese verringern Fließgeschwindigkeiten und helfen, mehr Wasser aufzunehmen. Gleichzeitig steigern sie die Umweltqualität. Auch die Errichtung von Rückhaltebecken wird empfohlen, wo dies möglich ist.

Außerdem sollten die Kommunen und Kreise ein generelles Bewusstsein für die Thematik etablieren und diese auch in raum- und stadtplanerische Entscheidungen einbinden – beispielsweise durch ein Verbot weiterer Bebauung in überflutungsgefährdeten Bereichen.

Der Plan sieht in Sulzbach nur geringes Potenzial für Renaturierung und Querschnittsverbreiterung. Stattdessen liegt der Schwerpunkt auf Objektschutz und der Errichtung von Schutzmauern. Es werden u.a. folgende Maßnahmen für Sulzbach empfohlen:

- Vewallung des Sulzbachs entlang einiger Streckenabschnitte
- Verwallung Cretzschmarschule sowie Erhalt Retentionsflächen Heinrich-Kleber-Park
- Errichtung von Hochwasserschutzmauern oberhalb der Brücke Oberliederbacher Weg sowie ober- und unterhalb der Bahnstraße / Alternativ Ausbau der Brücken zur Erhöhung des Querschnitts
- Naturnaher Gewässerausbau vom Bauhof, Bad Soden (Hunsrückstraße) bis zum Bahndamm unterhalb „Krautweide“ zur Verbesserung der Abflussleistung

Regierungspräsidium Darmstadt
Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden
Dezernat 41.2

HESSEN

Hochwasserrisikomanagementplan
für das Einzugsgebiet
Sulzbach / Liederbach

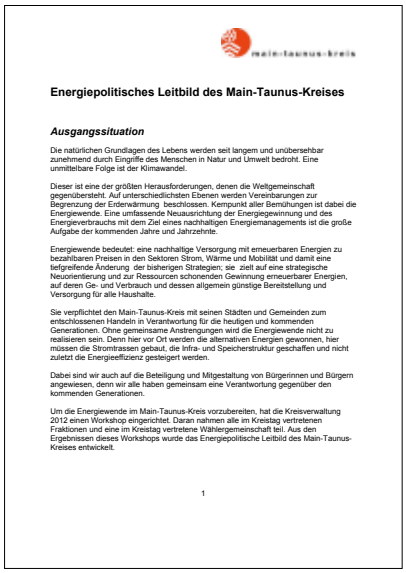
Stand: Juni 2015

Bildquelle: http://www.liederbach.eu/

Bearbeitet durch:
Fugro Consult GmbH

Im Auftrag des Landes Hessen

Vertreten durch das:
Regierungspräsidium Darmstadt,
Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden



Energiepolitisches Leitbild des Main-Taunus-Kreises

*Ausgangssituation*

Die natürlichen Grundlagen des Lebens werden seit langem und unübersehbar zunehmend durch Eingriffe des Menschen in Natur und Umwelt bedroht. Eine unmittelbare Folge ist der Klimawandel.

Dieser ist eine der größten Herausforderungen, denen die Weltgemeinschaft gegenübersteht. Auf unterschiedlichsten Ebenen werden Vereinbarungen zur Begrenzung der Erderwärmung beschlossen. Kernpunkt aller Bemühungen ist dabei die Energiewende. Eine umfassende Neuausrichtung der Energiegewinnung und des Energieverbrauchs mit dem Ziel eines nachhaltigen Energiemanagements ist die große Aufgabe der kommenden Jahre und Jahrzehnte.

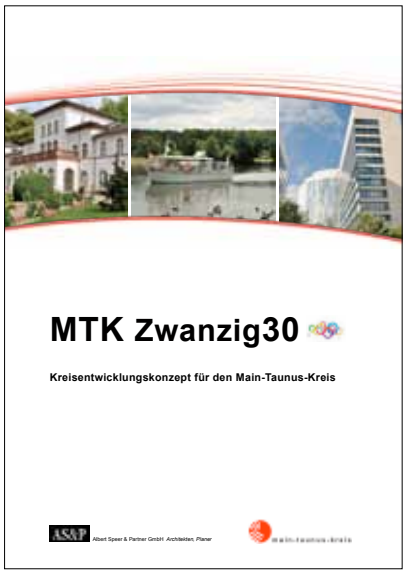
Energiewende bedeutet: eine nachhaltige Versorgung mit erneuerbaren Energien zu bezahlbaren Preisen in den Sektoren Strom, Wärme und Mobilität und damit eine tiefgreifende Änderung der bisherigen Strategien; sie zielt auf eine strategische Neuorientierung und zur Ressourcen schonenden Gewinnung erneuerbarer Energien, auf deren Ge- und Verbrauch und dessen allgemein günstige Bereitstellung und Versorgung für alle Haushalte.

Sie verpflichtet den Main-Taunus-Kreis mit seinen Städten und Gemeinden zum entschlossenen Handeln in Verantwortung für die heutigen und kommenden Generationen. Ohne gemeinsame Anstrengungen wird die Energiewende nicht zu realisieren sein. Denn hier vor Ort werden die alternativen Energien gewonnen, hier müssen die Stromtrassen gebaut, die Infra- und Speicherstruktur geschaffen und nicht zuletzt die Energieeffizienz gesteigert werden.

Dabei sind wir auch auf die Beteiligung und Mitgestaltung von Bürgerinnen und Bürgern angewiesen, denn wir alle haben gemeinsam eine Verantwortung gegenüber den kommenden Generationen.

Um die Energiewende im Main-Taunus-Kreis vorzubereiten, hat die Kreisverwaltung 2012 einen Workshop eingerichtet. Daran nahmen alle im Kreistag vertretenen Fraktionen und eine im Kreistag vertretene Wählergemeinschaft teil. Aus den Ergebnissen dieses Workshops wurde das Energiepolitische Leitbild des Main-Taunus-Kreises entwickelt.

1




- Minimierung der Flächenversiegelung und Entsiegelung von Nutz- u/o. Verkehrsflächen. Rückhalt von Niederschlagswasser auf Gründächern und Gartenflächen. Aufnahme von Regelungen zur Versickerung von Niederschlagswasser in kommunale Satzungen

**Umweltbericht, Main-Taunus-Kreis, 2014**

Die letzte Fortschreibung des Umweltberichts des Main-Taunus-Kreises stammt aus dem Jahr 2014 und stellt eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Umwelt- und Klimaschutzambitionen der Gemeinden und des Landkreises dar. Er enthält keine Leitlinien oder Empfehlungen für die Gemeinden, sondern ist rein deskriptiv.

Unter anderem werden die von den einzelnen Gemeinden ergriffenen Maßnahmen aufgelistet. Hier finden die in Sulzbach entwickelten „Leitsätze für die Gemeindeentwicklung“ sowie die „Bürgermitwirkung Verträgliche Mobilität“ Erwähnung.

**Energiepolitisches Leitbild, Main-Taunus-Kreis, 2013**

Im Jahr 2013 hat sich der Main-Taunus-Kreis selbst ein Energiepolitisches Leitbild gegeben, um die zukünftige Entwicklung des Kreises zu beeinflussen und einen Beitrag zur Reduktion des Energiebedarfs und des Ressourcenverbrauchs im Kreis zu leisten. Hierbei handelt es sich um eine Selbstverpflichtung, die der Kreis aus eigenem Antrieb verfasst hat: „[Die Energiewende] verpflichtet den Main-Taunus-Kreis mit seinen Städten und Gemeinden zum entschlossenen Handeln in Verantwortung für die heutige und die kommenden Generationen. Ohne gemeinsame Anstrengungen wird die Energiewende nicht zu realisieren sein. Denn hier vor Ort werden die alternativen Energien gewonnen, hier müssen die Stromtrassen gebaut, die Infra- und Speicherstruktur geschaffen und nicht zuletzt die Energieeffizienz gesteigert werden.“

Das Leitbild identifiziert verschiedene Handlungsfelder, die für den Main-Taunus-Kreis relevant sind:

- Energieeinsparung & Steigerung der Energieeffizienz
- Ausbau der regenerativen Energien
- Umweltverträgliche Mobilität
- Beschaffungswesen (Reduktion Ressourcenverbrauch)
- Energieinfrastruktur (dezentrale Energieversorgung)
- Akzeptanz (Beteiligung und Information

**Kreisentwicklungskonzept MTK Zwanzig30, Main-Taunus-Kreis, 2016**

Das Kreisentwicklungskonzept versucht, eine Vision für den Main-Taunus-Kreis im Jahr 2030 zu entwickeln, und definiert zu diesem Zweck Leitlinien, nach denen sich das Handeln des Kreises und der Kommunen richten sollte. In Bezug auf das Gemeindeentwicklungskonzept Sulzbach sind von diesen Leitlinien zwei besonders relevant:

- 3: „Der MTK unterstützt und befördert eine umweltfreundliche Mobilität.“
- 4: „Die Vielfalt des Wohnraumangebots und die Wohnqualität wachsen gemeinsam.“

Leitlinie 3 fordert insbesondere die Förderung das Radverkehrs durch Information und Ausbau des Radwegenetzes und der unterstützenden Infrastruktur, z.B. Fahrradabstellanlagen. Auch Fahrradfernwege werden gefordert (keine der vorgeschlagenen Routen betrifft Sulzbach). Ein anderes Thema ist die Förderung von Car-Sharing-Angeboten, um den Autoverkehr und den Bedarf an Parkraum zu reduzieren.

Leitlinie 4 fokussiert auf den hohen Wohnraumbedarf im Kreis: „Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Neubautätigkeit im Wohnungsbau markant zu steigern.“ Der Bedarf an Wohnraum ist schon stark und wird in Zukunft weiter steigen“. „Deshalb sind besondere Anstrengungen zu unternehmen, möglichst schnell bebaubare Grundstücke bereit zu stellen und neue, möglichst umweltverträgliche Gebiete, insbesondere auf Baulücken und als Ortsarrondierungen, auszuweisen.“

Hierbei sind verschiedene Wohnformen zu fördern – zum einen ist darauf zu achten, dass verschiedene Preissegmente bedient werden, insbesondere im niedrigen Preissegment, zum anderen soll der Wohnungsbestand durch die Schaffung von Seniorenwohnungen und Mehrgenerationenwohnen auf den demographischen Wandel vorbereitet werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Stadtkernen, die als „urbane Mitten“ bewahrt werden sollen.

**Branchenportrait Einzelhandel im Main-Taunus-Kreis,**
Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, 2013

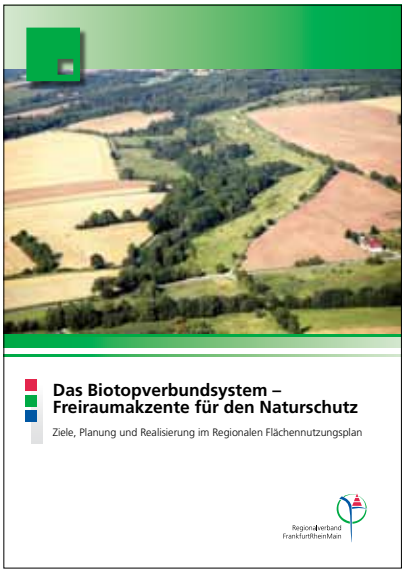
Der Einzelhandel spielt für Sulzbach aufgrund des Main-Taunus-Zentrum (MTZ) eine besondere Rolle in der Stadtentwicklung. Hier ist zu beachten, dass dieses Gutachten nicht von einer Verwaltungsstelle, sondern von einer privaten Interessensvertretung – der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main – verfasst worden ist. Außerdem beruft sich das Gutachten auf Bevölkerungsprognosen von 2013, die somit nicht mehr aktuell sind.

Das MTZ ist nicht nur für die Versorgung der Sulzbacher, sondern auch als Arbeitgeber relevant – 28 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Sulzbach arbeiten im Einzelhandel, eine sehr hohe Quote. Das Einkaufszentrum hat also einen positiven Einfluss auf Sulzbach; gleichzeitig schwächt es aber auch durch den Abzug von Kaufkraft den Einzelhandel in der Sulzbacher Ortsmitte. Generell ist im Einzelhandel eine Konzentration zu beobachten: kleine eigentümergeführte Geschäfte haben es immer schwerer, sich gegen regionale und überregionale Ketten zu behaupten und eine Nachfolge sicherzustellen.

Die IHK empfiehlt, den Fokus auf eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels zu legen. Hierzu muss die Gemeinde ein aktives Grundstücksmanagement betreiben, um Flächen für den Einzelhandel zu schaffen, sowie die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern, beispielsweise durch Außengastronomie. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Verkehrsanbindung, insbesondere für die Nahversorgung (Güter des täglichen Bedarfs). Die IHK fordert kostengünstige Parkplätze nahe den Geschäften sowie qualitativ hochwertige ÖPNV-Angebote. Als positives Beispiel wird der BürgerBus Eppstein genannt – dieser fährt auf Abruf im Stadtgebiet verteilte Haltepunkte an und bringt Fahrgäste für einen geringen Betrag zu jedem Ort im Stadtgebiet.

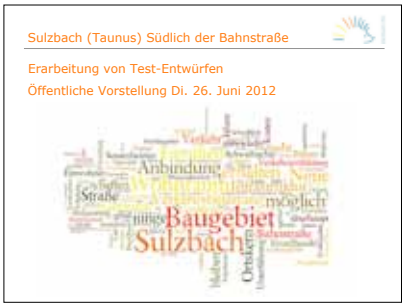
**Biotopverbundsystem**

Nach Bundesnaturschutzgesetz müssen die Länder jeweils mindestens 10 % ihrer Landesfläche als Biotopverbundsflächen ausweisen. Diesem Grundsatz wird im RegFNP entsprochen durch die Ausweisung von Flächen, die eine „ökologisch bedeutsame Flächennutzung“ aufweisen, wobei hier weiter unterschieden wird zwischen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten.



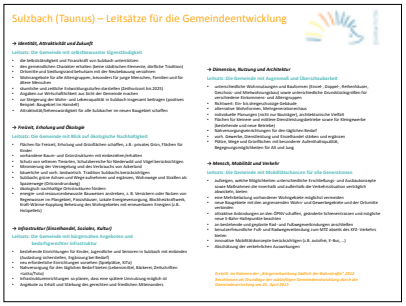

In Vorranggebieten sind prinzipiell alle Vorhaben, die den Belangen des Naturschutzes entgegenstehen, untersagt. In Vorbehaltsgebieten muss den Belangen des Naturschutzes in der Abwägung besonderes Gewicht zukommen – Vorhaben sind also nicht prinzipiell unzulässig, müssen aber höhere Hürden überwinden.

Von diesen Festsetzungen sind auch Flächen in Sulzbach betroffen. Im Osten und Nordosten des Gemeindegebiets sind Teile der dort befindlichen landwirtschaftlichen Flächen sowohl als Vorrang- als auch als Vorbehaltsgebiete ausgewiesen. Diese Flächen werden später im Bericht genauer dargestellt.



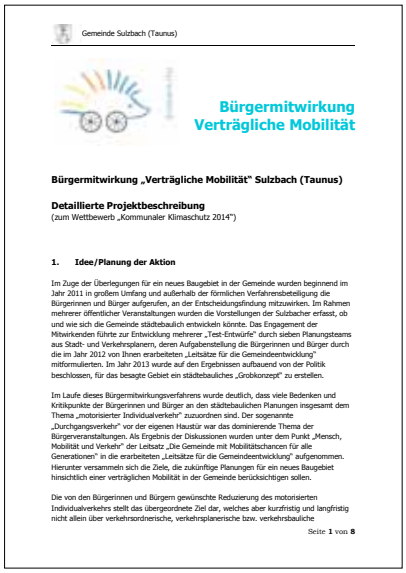

ÖFFENTLICHE VORSTELLUNG DER TESTENTWÜRFE SÜDLICHE BAHNSTRASSE

*Quelle: Gemeinde Sulzbach*




LEITSÄTZE DER GEMEINDE SULZBACH

*Quelle: Gemeinde Sulzbach*




# 1.7 Kommunale Ebene

**Bürgermitwirkung „Südlich der Bahnstrasse" 2012/2014**

Zum potenziellen Baugebiet südlich der Bahnstraße gibt es schon seit einigen Jahren Überlegungen. Diese mündeten 2011-12 in der Erstellung von Testentwürfen unter intensiver Mitarbeit von Bürgerinnen und Bürgern. Die sieben teilnehmenden Büros sollten zwei Varianten entwickeln: eine moderate Bebauung des Gebiets, eine intensivere Bebauung und eine ambitionierte Variante, die in einem Fall den Rückbau bzw. die teilweise Verlegung der L3266 umfasste. Insgesamt nahmen sieben Teams aus Architekten und Verkehrsplanern teil. Schlussendlich entschied sich die Gemeinde zunächst gegen die Einrichtung eines Baugebiets.

Auf der Grundlage der erarbeiteten Entwürfe arbeitete die Gemeinde weiter und entschied, für eine detailliertere Betrachtung den Untersuchungsbereich zu verkleinern. Dieses „Grobkonzept" beruht auf dem Testentwurf von Planungsgruppe 4 GmbH. Diese Vertiefung wurde im Planungs- und Bauausschuss vorgestellt und diskutiert, jedoch nicht realisiert. Derzeit ruht die Entwicklung des Gebietes südlich der Bahnstraße.

**Leitsätze für die Gemeindeentwicklung**

Aus den Bürgerveranstaltungen im Rahmen der Bürgermitwirkung „Südlich der Bahnstraße" ergaben sich „Leitsätze für die Gemeindeentwicklung", die schließlich auch unabhängig vom potenziellen Baugebiet Bahnstraße über einen Beschluss der Gemeindevertretung fixiert wurden. Diese Leitsätze sollen die Gemeindeentwicklung Sulzbachs steuern und finden dementsprechend im IGEK Beachtung.

Die Leitsätze sind:

- *Identität, Attraktivität und Zukunft*. Leitsatz: Die Gemeinde mit selbstbewusster Eigenständigkeit
- *Freizeit, Erholung und Ökologie.* Leitsatz: Die Gemeinde mit Blick auf ökologische Nachhaltigkeit
- *Infrastruktur (Einzelhandel, Soziales, Kultur).* Leitsatz: Die Gemeinde mit bürgernahen Angeboten und bedarfsgerechter Infrastruktur
- *Dimension, Nutzung und Architektur.* Leitsatz: Die Gemeinde mit Augenmaß und Überschaubarkeit
- *Mensch, Mobilität und Verkehr.* Leitsatz: Die Gemeinde mit Mobilitätschance für alle Generationen

**Bürgermitwirkung „Verträgliche Mobilität"**

Aufgrund eines intensiven bürgerschaftlichen Interesses, unter anderem im Rahmen der Entwicklung der oben genannten Leitsätze, führt die Gemeinde Sulzbach seit Anfang 2013 kontinuierlich Aktionen unter dem Mantel der „Bürgermitwirkung Verträgliche Mobilität" durch. Übergeordnetes Ziel ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Die inhaltliche Arbeit findet in Arbeitsgruppen statt, diese werden koordiniert von einer für das Projekt eingerichteten Stabsstelle in der Gemeindeverwaltung.

Folgende Arbeitsgruppen gibt es:

- Fußgänger
- Radfahrer
- Verkehrsmittel/Arbeit/Bus & Bahn
- Einkaufen/Versorgen
- Kinder/Kita/Schule

Ein Höhepunkt des Programms bisher war der „Tag der verträglichen Mobilität“ am 31.08.2013, an dem die bis dahin durchgeführten Aktionen von den Mitwirkenden präsentiert werden konnten. Es wurden viele kleinere, aber durchaus wirkungsvolle Maßnahmen umgesetzt.

Das Projekt wurde 2014 im Rahmen des Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit ausgezeichnet. Als Anreiz zur Weiterführung wurde der Igel-Wanderpreis eingeführt, der für besondere Aktivitäten jährlich verliehen werden soll.

**Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“**

Aus den Ergebnissen der Bürgermitwirkung „Verträgliche Mobilität“ entstand schließlich das „Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität für die Gemeinde Sulzbach (Taunus)“, welches 2014 durch die Gemeindevertretung beschlossen wurde, sodass die darin enthaltenen Grundsätze für zukünftige städtische Entwicklungen zu beachten sind.

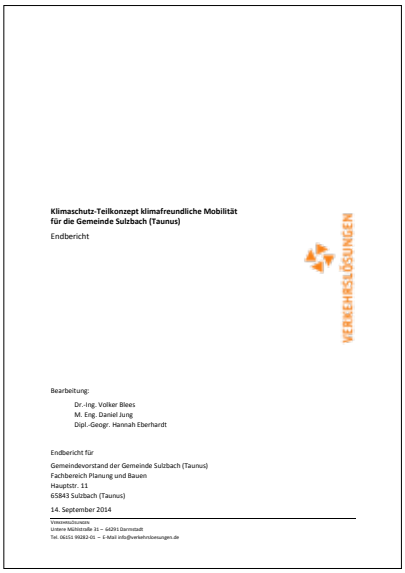
Laut dem Konzept liegt der Motorisierungsgrad in Sulzbach bemerkenswert hoch – 2013 bei 709 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern; weit über dem deutschen Durchschnitt von 530.

Der Durchgangsverkehr spielt im Tagesdurchschnitt eine geringe Rolle – nur etwa 10 % entfallen auf ihn. Ausnahmen bilden die Schwalbacher Straße sowie die Bahnstraße in den Morgenstunden, hier entfällt etwa ein Drittel auf den Durchgangsverkehr

Das Teilkonzept listet eine Reihe von Maßnahmen auf, um das Mobilitätsverhalten der Sulzbacher zu verändern und vom privaten KFZ weg, hin zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu verlagern. Die Maßnahmen teilen sich auf in drei Handlungsfelder:

- Infrastruktur und Verkehrsangebot (19 Maßnahmen)
- Informieren & Motivieren (15 Maßnahmen)
- Prozesse Steuern (4 Maßnahmen)

Ebenfalls betont das Konzept die Wichtigkeit des Controlling, d.h. die Überprüfung der Wirksamkeit.


Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität
für die Gemeinde Sulzbach (Taunus)
Endbericht

VERKEHRSLÖSUNGEN

Bearbeitung:
Dr.-Ing. Volker Blees
M. Eng. Daniel Jung
Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt

Endbericht für
Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus)
Fachbereich Planung und Bauen
Hauptstr. 11
65843 Sulzbach (Taunus)

14. September 2014

Verkehrslösungen
Untere Mühlstraße 31 – 64291 Darmstadt
Tel. 06151 99282-01 – E-Mail info@verkehrsloesungen.de

**Rahmenplan „Einfache Stadterneuerung“ 2004**

Im Jahr 2004 wurde die Gemeinde Sulzbach in das Landesförderprogramm „Einfache Stadterneuerung“ aufgenommen; dies machte die Aufstellung eines Rahmenplans erforderlich, der die Situation der Gemeinde analysiert und konkrete Gestaltungsmaßnahmen vorschlägt. Die Arbeit wurde durch ein externes Planungsbüro durchgeführt.

Als größter Mangel wurde die Gestaltung des Straßenraums im Ortszentrum identifiziert, sowohl im Hinblick auf den ruhenden als auch den fließenden Verkehr: „Hauptproblem ist der vorhandene Widerspruch zweier miteinander unverträglicher Nutzungen: die starke Belastung der Haupterschließungsstraßen des Ortskerns durch motorisierten Individualverkehr (Durchgangsverkehr und Ziel- und Quellverkehr im Bereich der Hauptstraße und der Schwalbacher

Sulzbach (Taunus)
Rahmenplan
Einfache Stadterneuerung

Mai 2004

Straße) und die Konzentration von Handel und Dienstleistung mit Fußgängererschließung.“

Des Weiteren wurde die inkongruente Gestaltung von Neubaumaßnahmen kritisiert: „Dem unvoreingenommenen Betrachter bietet sich […] ein widersprüchliches Gesamtbild des Ortskerns.“ Nach Meinung der Verfasser fügen sich einige Neubauten nicht in das bestehende Ortsbild ein.

Des Weiteren besteht für einige Gebäude im Ortskern noch Sanierungsbedarf.

Der Rahmenplan definiert ausgehend von der Analyse auch einige übergeordnete Ziele für die Entwicklung Sulzbachs:

Die bestehenden Nutzungsvielfalt ist zu erhalten und zu fördern

Durchgangsverkehr im Ortskern ist nach Möglichkeit zu reduzieren sowie die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern

Der historische Charakter und die vorhandenen baulichen Strukturen sind zu erhalten und aufzuwerten

Trotz zahlreicher Umsetzungen gelten die Zielsetzungen weiterhin.

**Planungen Bürgerhaus**

Entwicklungsprojekt Ortsmitte - Bürgerhaus Gemeinde Sulzbach (Taunus)

**Ausschreibungsziele zum Vergabeverfahren „Entwicklungsprojekt Ortsmitte - Bürgerhaus“**

**Gemeinde Sulzbach (Taunus)**
**Stand: 19.05.2017**

Quelle Fotos: Gemeindeverwaltung Sulzbach/P. Gottschalk, Schiffbrücke, „Sulzbach am Taunus – Bilder im Wandel der Zeit“, Jonathan Sebastiano 2007
N:\Grundsätze und Planen\Gemeindeentwicklungskonzept\08 Planungsgrundlagen-Materialien\Materialien Sulzbach\Ausschreibungsziele Stand 19.05.2017-Anlage Vorlage GV 170629-VERTRAULICH.docx

Das Sulzbacher ***Bürgerhaus*** am Platz an der Linde soll in seiner Nutzung verändert werden, da durch die Errichtung des neuen Bürgerzentrums an der Cretzschmarstraße eine neue und moderne zweite Versammlungsstätte geschaffen wurde und die Gemeinde nicht beide Häuser unterhalten möchte. Das Bürgerhaus hat einen hohen symbolischen Wert für die Sulzbacher Bürgerinnen und Bürger, weswegen dieses Thema in den vergangenen Monaten intensiv diskutiert wird und auch eine Bürgerinitiative auf den Plan gerufen hat. Insbesondere die gastronomische Nutzung mit Biergarten auf dem Platz an der Linde ist sehr beliebt und soll erhalten bleiben.

Um die zukünftige Nutzung zu bestimmen, möchte die Gemeindeverwaltung einen „Wettbewerblichen Dialog“ oder ein alternatives Verfahren durchführen. Dies ist ein Wettbewerbsverfahren, das zum Einsatz kommt, wenn der Auftraggeber (Gemeinde Sulzbach) noch keine konkrete Vorstellung hat, wie das zu entwickelnde Projekt genau aussehen soll, sich aber gewünschte Nutzungen definieren lassen. Aus diesem Grunde wird auf eine genauere Planung für das Bürgerhaus im hier vorliegenden IGEK nicht weiter eingegangen.

Ein Schwerpunkt könnte auf die Schaffung von Seniorenwohnen gelegt werden. Der zentral gelegene und gut erschlossene Ort wird als ideal für diese Wohnform angesehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Ansiedlung von sozialen Dienstleistungen (beispielsweise ein Pflegedienst) denkbar, die eventuelle neue Bewohner versorgt und unterstützt. Prinzipiell soll auch die gastronomische Nutzung im Erdgeschoss erhalten werden, zusätzlich sind aber auch andere öffentliche Nutzungen denkbar.

Die Überbauung des rückwärtigen Parkplatzes ist zwar denkbar, in diesem Fall müssten aber anderweitig Stellplätze geschaffen werden, was im dichten Umfeld der Ortsmitte schwierig ist.

Realisiert werden könnte das Projekt ohne Bebauungsplan, also über §34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile). Ein auf jeden Fall zu realisierender Punkt ist die Wiederherstellung der historischen Fassade des Schulgebäudes hin zum Platz an der Linde.

**Neugestaltung der Hauptstrasse 2010**

Bereits 2010 wurde der Bereich der Hauptstr. zwischen Cretzschmarstr. und Schwalbacher Str. umgestaltet, um die Situation für Fußgänger und Radfahrer trotz vorhandener Kreisstraßenfunktionen zu verbessern und die Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs zu reduzieren. Charakteristisch in diesem Bereich ist, dass der Straßenquerschnitt aufgrund der Bestandsbebauung nicht erweitert werden konnte. Um die Ziele trotzdem erreichen zu können, wurden die Fahrspuren verschmälert und die Bürgersteige verbreitert. Es wurden Fahrradabstellbügel aufgestellt und KFZ-Parkplätze nur noch in breiten Fahrbahnabschnitten ausgewiesen.