

4. Verlust der Grünfläche

Eine weitere Wertminderung unserer Immobilie ist durch den Wegfall der durch Flächennutzungsplan und Bebauungsplan festgesetzten Grünfläche gegeben. Die Abstandsfläche vor dem geplanten Gebäudetrakt ist kein Ersatz für eine Grünfläche mit ihren zahlreichen Funktionen; städtische Grünflächen sind ein Bestandteil „grüner Infrastruktur“. Sie sind ein wichtiger Teil der öffentlichen Freiräume und der gemeinsamen Angebote, die eine Kommune bereitstellt und die als ein gesundheitsförderndes Umfeld für alle Mitglieder der städtischen Gemeinschaft fungieren können. Grünflächen haben im Allgemeinen Freizeit- und Erholungswert, ganz abgesehen von ihrem positiven Beitrag zum Klima sowie dem Umweltschutz. Die Tatsache, dass die Stadt Linden ihrer aus der Bauleitplanung begründeten Entwicklungspflicht der Grünfläche nicht nachgekommen ist, kann nicht als Argument für einen Verzicht auf diese Fläche herangezogen werden.

Entgegen der Behauptung, es käme nicht zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bleibt zu sagen, dass von Osten sehr wohl der Blick auf die durchgehende Wand des Gebäudekomplexes zu sehen sein wird, da sich der wesentliche, deutlich größere Gehölzschnitt auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn, also in der Sudetenstraße befindet und somit die Sicht von Osten her nicht kaschiert. Vielmehr ergibt sich angefangen vom Blick auf das Tucker-Gebäude in Richtung Süden die Sicht auf eine durchgehende Wand, die eine gravierende negative Auswirkung auf das Landschaftsbild haben wird. Ebenso wird der Blick von den Bahnsteigen einen äußerst bedrückenden Eindruck erwecken.

5. Bahnverkehr

Der Streckenausbau zum 3. und 4. Gleis der Main-Weser-Bahn ist Ziel der Regionalplanung.

Die vorgelegte Planung verstößt insofern gegen dieses Ziel, als das lediglich die technische Freihaltung eines weiteren Gleises auf der Westseite der Strecke Berücksichtigung findet.

Sie lässt dabei außer Acht, dass beide zusätzlichen Gleise evtl. auf der Westseite liegen müssen. Ebenso wird der erforderliche Aus- und Umbau des Bahnhofs Großen-Linden nicht berücksichtigt. Die Bahnsteige müssten bei einem Neubau ebenso in die Planung einfließen und qualifiziert bewertet werden.

Das gleiche gilt für die in den Planunterlagen fehlende Auseinandersetzung mit der Bahnhofsinfrastruktur. Ein zukunftsfähiger Personennahverkehr ist mit dem Vorhaben nicht vereinbar.

Die streckennahen Flächen sind für die Entwicklung des Bahnverkehrs vorzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen,

Am 11.11.2021 fand am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Sudetenstraße eine nochmalige Zählung statt, um die Ergebnisse der Zählung vom 17.09.2020 zu überprüfen. Auf dieser Grundlage wurde für die Sudetenstraße auch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen berechnet, es stellt sich wie folgt dar:

DTV (Kfz/24h)	Kfz gesamt	6-22	22-6
Bestand	1623	1424	199
Prognose	1682	1475	206

Der Kfz-Verkehr in der Sudetenstraße wird sich auch nach der Bebauung „Am Bahnhof“ auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegen und die nach den einschlägigen Richtlinien für Wohnstraßen (RASt 06) geltende Belastung von max. 400 Kfz/h in der Spitzenstunde bei Weitem nicht erreichen.

Die im Zuge der „Verkehrswende“ angestrebte Verlagerung motorisierten Individualverkehrs wird in der Sudetenstraße zu keinem abwägungsbeachtlichen Mehrverkehr führen, da die hier relevanten Nachfragegruppen - Arbeits- und Ausbildungspendel ins Rhein-Main-Gebiet - aufgrund der Überlastung der maßgeblichen Autobahnen und Straßen auch heute schon den schienengebundenen ÖPNV bevorzugt nutzen.

Die Zahl der vorhandenen P+R-Parkplätze in der Bahnhofstraße und die öffentlichen Parkplätze am Anfang der Sudetenstraße bleiben bestehen. Die Verkehrsuntersuchung (die Zählungen fanden am 16.09.2020 und 17.09.2020, d.h. rd. 4 Monate nach dem 1. Lockdown statt) kommt zu dem Ergebnis, dass (schon ohne die rd. 60 Stellplätze am Indoor-Erlebnispark) sowohl zu den Stoßzeiten des Bewohner- als auch des Pendlerparkens keine Annäherung an kritische Auslastungen vorliegen. Da die notwendigen Stellplätze für die in dem Allgemeinen Wohngebiet „Am Bahnhof“ geplante Bebauung in einem Garagengeschoss auf dem Baugrundstück nachgewiesen werden, ist auch zukünftig keine nennenswerte Mehrbelastung der vorhandenen öffentlichen Stellplätze anzunehmen. Insofern besteht aktuell kein Erfordernis, die Möglichkeiten der Bereitstellung weiterer P-R-Parkplätze zu prüfen.

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die „Untersuchung der Besonnung und qualitative Bewertung des Außenkomforts“ resümiert, dass die Neubebauung die Bestandgebäude gegen kalte Winde abblockt, während in der wärmeren Jahreszeit keine Beeinflussung der Luftströmung gegenüber den Bestandsgebäuden besteht. Der Luftaustausch ist also nicht gefährdet. Freigestellt werden nur die notwendigen Zuwegungen, die für die Erschließung der geplanten Bebauung unabdingbar sind.

Hierdurch wird der Gehölzstreifen zwar mehrfach unterbrochen, abwägungsbeachtliche Auswirkungen auf die existierende Wohnbebauung sind aber nicht zu besorgen, weil die freizustellenden Flächen schlicht zu klein sind, um nennenswerte Veränderungen zu bewirken.

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Bei der angesprochenen Grünfläche handelt es sich um das Ergebnis der natürlichen Sukzession, die sich nach Aufgabe der Kleingärten, von deren früherer Existenz nur noch zwei kleine Grabgärten zeugen, eingestellt hat. Ihre Ausdehnung beschränkt sich auf einen schmalen Geländestreifen zwischen der auf das Niveau der Bahnanlagen abgegrabenen ehem. Güterverladung und der Sudetenstraße. Dieser durch Sukzession entstandene Gehölzstreifen bleibt in seiner Länge mit Ausnahme der Zuwegungen zu den geplanten Mehrfamilienhäusern erhalten. Die öffentliche Grünfläche verbleibt im Eigentum der Stadt Linden. Die Stadt Linden hatte zum keinem Zeitpunkt eine „Entwicklungspflicht“ für die Grünfläche. Der Bebauungsplan „Ortslage Großen-Linden“ 1. Änderung aus dem Jahr 2002 weist den heutigen Gehölzstreifen als „Private Grünfläche, Zweckbestimmung Gartenland“ aus. Der Begriff „privat“ bezieht sich nicht auf die Eigentumsverhältnisse, sondern die Nutzung. Eine Nutzung durch die Öffentlichkeit war zu keinem Zeitpunkt geplant. Infolge der rückläufigen Nachfrage nach Gartenland, derzeit sind nur noch zwei kleine Grabgärten vorhanden, konnten auch freigewordene Flächen nicht mehr verpachtet werden und sind der Sukzession anheimgefallen. Die Stadt Linden wird die Fläche aber auch weiterhin pflegen, ohne die heute als wertvoll erachteten und infolge der Nutzungsaufgabe entstandenen Gehölze zu roden.

Östlich der Bahnanlagen befindet sich zwischen den großräumigen Ackerschlägen und der Böschung zu den Gleisen eine Reihe Freizeitgärten mit unterschiedlich intensiver Begrünung. Besonderen Wert legen die Nutzer augenscheinlich auf blickschützende Bepflanzungen gegenüber dem Wirtschaftsweg i.R. oberes Viadukt. Der Übergang der Gleisanlagen von der Troglage in die Dammlage liegt nördlich des Bouleplatzes. Die Böschung entlang der Gleise und die Begrünung der Freizeitgärten bewirken, dass von dem Wirtschaftsweg aus nur die oberen Meter sichtbar sein werden. Da das anschließende Gelände nördlich und östlich abfällt, reduziert sich die Sichtbarkeit auch für den weiter entfernt stehenden Betrachter. Die Sichtbarkeit eines Neubaus ist ohnehin kein Grund, seine Zulässigkeit grundsätzlich in Frage zu stellen, zumal, wenn wie vorliegend geplant, eine aufgelockert gestaltete Fassade ansichtig wird.

zu 5.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Der Regionalplan Mittelhessen 2010 formuliert zwar als Ziel der Raumordnung, das bestehende Schienennetz für den Fern- sowie den Regional- bzw. Nahverkehr in der Region zu sichern und bedarfsgerecht zu modernisieren bzw. auszubauen. Dies betrifft auch die Main-Weser-Bahn. Der Entwurf des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ trägt diesem Ziel der Raumordnung dadurch Rechnung, dass die für den Bau eines dritten Gleises (das 4. Gleis käme auf der Leihgesterner Seite zu liegen) notwendige Fläche von der Bebauung freigehalten wird. Warum auch das 4. Gleis auf der Westseite liegen soll, geht aus der Stellungnahme nicht hervor.

Die Frage ist aber auch nicht abwägungsrelevant, da die DB Netz AG derzeit keinen weiteren Ausbau der Trasse plant. Dieser müsste zunächst ohnehin durch den Bundesverkehrswegeplan vorbereitet werden.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar aber eine Netzverdichtung vor. Dass die Flächen nicht benötigt werden, bestätigt im Übrigen auch die Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 11.03.2020, mit der das bahninterne Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken seinen Abschluss gefunden hat.

Damit bedürfen aber auch die Themen Aus- und Umbau des Haltepunktes und der sonstigen Bahnhofsinfrastruktur keiner Erörterung.

Linden, den 27.09.2021

Stellungnahme zum Entwurf der Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden sowie zum Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplanes des Bebauungsplanes Nr. 68 'Am Bahnhof'

Wir stimmen dem in der Offenlegung befindlichen Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 68 'Am Bahnhof' nicht zu. Zur Begründung führen wir folgende Punkte an:

1.

Deutliche Wertminderung unserer Immobilie in der Sudetenstraße aufgrund der unverhältnismäßig dimensionierten / überdimensionierten Bebauung entlang der Sudetenstraße auf der heute unbebauten Straßenseite. Die Bebauung fügt sich städtebaulich nicht in die Umgebung ein. Die Sudetenstraße ist durch Ein- und Zweifamilienhäuser in kleinen Einheiten in Geschosswohnungsbau geprägt. Lt. bestehendem Bebauungsplan ist hier nur eine 2 ½-fache Stockwerkbebauung zugelassen. Gebaut werden sollen aber von der Fa. Revicon 3 Vollstockwerke. Dieses Vorhaben sprengt den standörtlich vorgegebenen Rahmen.

Den hier befindlichen 45 Wohneinheiten werden ca. 120 Wohneinheiten und damit das 2,7-fache entgegengesetzt. Damit werden etwa 300 Personen zusätzlich in der Sudetenstraße leben. Die zukünftigen Bewohner können aufgrund der Gegebenheiten ausschließlich nach Westen 'leben' (Fenster öffnen, Balkone beleben, etc.). Dies wird zu einer deutlich negativen Beeinträchtigung der aktuellen Wohn- u Lebensqualität für uns alte Anwohner führen.

Die massive Bebauung führt zu einer starken Veränderung des Straßen- und Landschaftsbildes und damit zu einem Attraktivitätsverlust unserer Straße.

Grundlage für unsere Immobilie in der Sudetenstraße ist der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Linden, der auf der Bahnseite eine öffentliche Grünfläche (vormals Kleingärten) ausweist.

2.

Weitere Verkehrszunahme in der heute schon belasteten Sudetenstraße

Das Verkehrsgutachten wurde während der Corona-Pandemie durchgeführt und kann daher nicht als ausreichend qualifiziert bewertet werden. Außerhalb der pandemischen Zeit ist ein deutlich größeres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das auch aufgrund der Verbindung zum Gewerbegebiet in nördliche Richtung in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Mit dieser derart geplanten überdimensionierten Bebauung ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die Straße ist nicht dafür ausgelegt und durch die starke Verkehrszunahme ist mit einer deutlichen Lärmzunahme zu rechnen.

Nicht geprüft wurde außerdem die Verkehrsprognose unter Einbeziehung der geplanten Anbindung der Nikolaus-Otto-Straße / Sudetenstraße an die Gießener Straße via neuer Bahnunterführung. Auch dies ist ein Mangel, der bis dato nicht berücksichtigt wurde.

Ebenso nicht einbezogen sind Änderungen bezüglich einer zukünftig erhöhten Frequenz des Bahnhofs aufgrund der politisch angestrebten Verlagerung des Nahverkehrs auf die Schiene.

3.

Negative klimatische Auswirkungen auf die Wohnbesiedlung und das Stadtklima insgesamt

Durch die geplante massive Bebauung von 270 m Länge werden kühle Luftströmungen von Osten / Feld und dem Lückeabachtal blockiert und damit die Abkühlung der Wohnbesiedlung in der

Öffentlichkeit 5 (27.09.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Hessischer Verwaltungsgerichtshof Kassel hat in seinem Urteil 07.04.2014 (3 C 914/13.N) zur Frage der Antragsbefugnis im Normenkontrollverfahren festgestellt, dass die Veränderung des Verkehrswertes eines Grundstücks, die durch planerische Festsetzungen eines Bebauungsplans für außerhalb des Plangebiets gelegene Grundstücke eintritt, grundsätzlich keinen schutzwürdigen Belang darstellt, der bei der Abwägung zu berücksichtigen wäre (<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LARE190029443>, Abruf 17.11.2021)

Unabhängig der Rechtsprechung ist auf den prozessualen Charakter der Bauleitplanung hinzuweisen. Nach § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; die Aufstellung kann insbesondere bei der Ausweisung von Flächen für den Wohnungsbau in Betracht kommen. Dieser Handlungsauftrag umfasst auch die Änderung von Bauleitplänen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient hier gerade auch der Berücksichtigung privater Belange.

Die geplante Bebauung wird sich auf das Straßenbild auswirken. Um das Straßenbild möglichst wenig zu verändern, ist die Gehölzstruktur östlich entlang der Straße mit Ausnahme der Zuwegungen zum Erhalt festgesetzt. Die zulässigen Gebäudeoberkanten korrespondieren mit den Firsthöhen der Bestandsbebauung. Unbestritten werden sich die geplanten Mehrfamilienhäuser mit ihren Verbindungsbauten aber abweichend darstellen. Es wird sich um eine Formensprache handeln, wie sie z.B. auch die in den vergangenen Jahren entstandenen Mehrfamilienhäuser in der Kurt-Schumacher-Straße sprechen und die in einem durchaus als interessant zu bezeichnenden Kontrast zur Bestandsbebauung stehen werden.

Die Bestandsbebauung weist entsprechend den Bedürfnissen ihrer Entstehungszeit vergleichsweise große Grundstücke mit nach Westen orientierten Freiflächen auf. Das Privileg solcher Wohnaußenbereiche werden die Bewohner der geplanten Mehrfamilienhäuser nicht bekommen. Es bleiben aber nach Westen blickende Fenster und Balkone. Deren Nutzung ist hinzunehmen.

zu 2.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Am 11.11.2021 fand am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Sudetenstraße eine nochmalige Zählung statt, um die Ergebnisse der Zählung vom 17.09.2020 zu überprüfen. Auf dieser Grundlage wurde für die Sudetenstraße auch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen berechnet, es stellt sich wie folgt dar:

Sudetenstraße und der dahinter liegenden Bereiche behindert. Dadurch nehmen die innerörtlichen Temperaturen deutlich zu, insbesondere in den heißen Sommermonaten. Dies hat negative Auswirkungen auf unsere Lebensqualität.

4.

Verlust der Grünfläche

Eine weitere Wertminderung unserer Immobilie ist durch den Wegfall der durch Flächennutzungs- und Bebauungsplan festgesetzten Grünflächen gegeben. Die Abstandsfläche vor dem geplanten Gebäudekomplex ist kein Ersatz für eine Grünfläche mit ihren zahlreichen Funktionen. Städtische Grünflächen sind ein Bestandteil 'Grüner Infrastruktur'. Sie sind ein wichtiger Teil der öffentlichen Freiräume und der gemeinsamen Angebote, die eine Kommune bereitstellt und die als ein gesundheitsförderndes Umfeld für alle Bewohner der städtischen Gemeinschaft von Nutzen sind. Die Tatsache, dass die Stadt Linden ihrer aus der Bauleitplanung begründeten Entwicklungspflicht nicht nachgekommen ist, kann nicht als Argument für einen Verzicht auf diese Fläche herangezogen werden.

5.

Rückstaufreie Entwässerung der Sudetenstraße

Wir haben starke Bedenken, dass durch die zusätzliche Einleitung des Abwassers und Oberflächenwassers der riesigen neuen Wohnanlage besonders bei Starkregen in das vorhandene Kanalsystem der Sudetenstraße zu einem Rückstau in unseren Kellern kommen wird. Dieses Problem hatten wir bereits über Jahre vor dem Neubau der Sudetenstraße (2002) und es führte damals zu immer wiederkehrenden erheblichen Schäden und Kosten für die Hauseigentümer.

6.

Gedanken zum Bauobjekt

Im März 2021 wurde in Butzbach das Bauobjekt 'Jacobsquartier, Wohnen am Bahnhof' mit 165 Wohnungen euphorisch fertiggestellt und hätte von Eigentümern und / oder Mietern bezogen werden können.

Stand heute (September 2021) : Nach eingehender Besichtigung von uns konnten wir nur ein sehr geringes Interesse für den Bezug dieser Wohnungen feststellen. In den hinteren Gebäuden, die von der Bahn durch das vordere Gebäude komplett abgeschirmt sind, war eine Belegung von max. 20% festzustellen (Klingelschilder). Im direkt parallel zur Bahn gebaute Wohngebäude waren max. 10% der Wohnungen bezogen (Klingelschilder). Hier stellt sich die Frage, gilt es an diesen Standorten Wohnkomplexe zu bauen, ungeachtet der Tatsache, ob sich für diese Käufer und / oder Mieter finden. Liegt dies am Kaufpreis, an der Miethöhe, an der Lage oder an all diesen Aspekten? Haben unsere kommunalen Politiker nicht den Auftrag und haben sie nicht ihren Stadtbewohnern gegenüber die Verantwortung, erschwinglichen Wohnraum zu schaffen, der von der Bevölkerung angenommen und in dem gesund und mit guter Lebensqualität gewohnt werden kann. Ist dies nicht der Fall, werden diese Wohnmaschinen nicht bewohnt und im schlimmsten Fall für die Stadt mit ihren Bürgern zum Problem werden. Wollen wir dies in der Sudetenstraße vorprogrammiert wissen mit der Maßgabe, im Vorfeld alle oben angegebenen Punkte geopfert zu haben?

DTV (Kfz/24h)	Kfz gesamt	6-22	22-6
Bestand	1623	1424	199
Prognose	1682	1475	206

Der Kfz-Verkehr in der Sudetenstraße wird sich auch nach der Bebauung „Am Bahnhof“ auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegen und die nach den einschlägigen Richtlinien für Wohnstraßen (RASt 06) geltende Belastung von max. 400 Kfz/h in der Spitzenstunde bei Weitem nicht erreichen.

Die im Zuge der „Verkehrsende“ angestrebte Verlagerung motorisierten Individualverkehrs wird in der Sudetenstraße zu keinem abwägungsbeachtlichen Mehrverkehr führen, da die hier relevanten Nachfragegruppen - Arbeits- und Ausbildungspendel ins Rhein-Main-Gebiet - aufgrund der Überlastung der maßgeblichen Autobahnen und Straßen auch heute schon den schienengebundenen ÖPNV bevorzugt nutzen.

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die „Untersuchung der Besonnung und qualitative Bewertung des Außenkomforts“ resümiert, dass die Neubebauung die Bestandgebäude gegen kalte Winde abblockt, während in der wärmeren Jahreszeit keine Beeinflussung der Luftströmung gegenüber den Bestandsgebäuden besteht. Der Luftaustausch ist also nicht gefährdet.

Freigestellt werden nur die notwendigen Zuwegungen, die für die Erschließung der geplanten Bebauung unabdingbar sind. Hierdurch wird der Gehölzstreifen zwar mehrfach unterbrochen, abwägungsbeachtliche Auswirkungen auf die existierende Wohnbebauung sind hierdurch aber nicht zu besorgen, weil die freizustellenden Flächen schlicht zu klein sind, um nennenswerte Veränderungen zu bewirken.

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Wie bereits in den Ausführungen zu Ziffer 3 betont, bleibt der Gehölzstreifen weitgehend erhalten. Zur Klarstellung sei der Hinweis gestattet, dass die Stadt Linden zu keinem Zeitpunkt eine „Entwicklungspflicht“ für die Grünfläche hatte. Der Bebauungsplan „Ortslage Großen-Linden“ 1. Änderung aus dem Jahr 2002 weist den heutigen Gehölzstreifen als „Private Grünfläche, Zweckbestimmung Gartenland“ aus. Der Begriff „privat“ bezieht sich nicht auf die Eigentumsverhältnisse, sondern die Nutzung. Eine Nutzung durch die Öffentlichkeit war zu keinem Zeitpunkt geplant. Infolge der rückläufigen Nachfrage nach Gartenland, derzeit sind nur noch zwei kleine Grabgärten vorhanden, konnten auch freigewordene Flächen nicht mehr verpachtet werden und sind der Sukzession anheimgefallen. Die Stadt Linden wird die Fläche aber auch weiterhin pflegen, ohne die heute

als wertvoll erachteten infolge der Nutzungsaufgabe entstandenen Gehölze zu roden.

zu 5.: Den Bedenken wird abgeholfen.

Die Entwässerung erfolgt durch Anschluss an den Mischwasserkanal in der Sudetenstraße, da ein Vorfluter, der eine Entwässerung im Trennsystem ermöglichen würde, nicht erreichbar ist. Der Kanal leitet das Mischwasser nach Norden bis zum Lückensammler des Wasserverbandes Kleebachtal. Die Abwasserbehandlung erfolgt in der Kläranlage Gießen.

Im Zuge der Entwässerungsplanung wird auch eine hydraulische Überrechnung der örtlichen Entwässerungsanlagen vorgenommen werden. Es wird nur so viel Wasser in den Mischwasserkanal eingeleitet, wie dieser aufnehmen kann. Die Details, auch welcher Bemessungsregen zugrunde zu legen ist, werden frühzeitig mit den zuständigen Wasserbehörden abgestimmt. Der Wasserverband Kleebachtal wird involviert. Soweit möglich, wird anfallendes Regenwasser vor Ort versickert. Für abzuleitendes Regenwasser wird eine Rückhaltung/verzögerte Ableitung über Retentionszisternen oder Stauraumkanäle/Boxensysteme vorgesehen.

zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Bei dem „Jacobsquartier“ handelt es sich zwar auch um eine gewerbliche Konversionsfläche. Hier befand sich früher die „Butzbacher Farbenfabrik“. Der Bebauungsplan „Wohnen am Bahnhof“ zeigt, dass auch ein Allgemeines Wohngebiet unmittelbar neben den Gleisen der Main-Weser-Bahn zulässig ist. Allerdings liegt das „Jacobsquartier“ östlich der Bahn, so dass ein durchgehender Gebäuderiegel mit vier Geschossen notwendig war, um die weiteren, hierzu rechtwinklig angeordneten Gebäude abschirmen zu können. Vervollständig wird die Bebauung durch einen Gebäuderiegel entlang der Weiseler Straße. Das „Jacobsquartier“ stellt eine in sich geschlossene Anlage dar, die durchaus als introvertiert bezeichnet werden kann.

Das „Jacobsquartier“ ist mit der geplanten Wohnbebauung an der Sudetenstraße aber nicht vergleichbar, denn

- die Mehrfamilienhäuser in Linden haben nach Westen hin orientierte Aufenthaltsräume, die im Gegensatz zu dem Gebäuderiegel entlang der Bahn in Butzbach auch mit drehbar offenen Fenstern ausgestattet werden können,
- bei den Mehrfamilienhäusern in Linden handelt es sich um vier eigenständige Gebäude, die nur durch transparente und damit gliedernde Treppenhäuser verbunden werden,
- im Gegensatz zu dem ausschließlich von Verkehrswegen umgebenen „Jacobsquartier“, auf dessen spärlichen Freiflächen wegen der Tiefgarage auch keine Anpflan-

zungen mit Bodenanschluss möglich sind, lockert der Gehölzstreifen zwischen den geplanten Mehrfamilienhäusern und der Sudetenstraße die Fassaden zusätzlich auf,

um nur drei Aspekte zu nennen. Hinzu kommt, und dies ist nicht ganz unwichtig, dass es sich in Linden um ein Unternehmen handelt, das den Wohnungsmarkt in Linden kennt und daher sowohl von den Wohnungsgrößen und deren Ausstattung als auch der Preisbildung passgenau arbeiten kann. Leerstände, wie die in der Stellungnahme angesprochenen, wird es „Am Bahnhof“ nicht geben.

Stellungnahme von | zu den Dokumenten der Offenlegung im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“¹:

Vorbemerkung:

1. Die Offenlegung soll der Öffentlichkeit zu wichtigen Aspekten des geplanten Bauprojektes Informationen liefern – das ist gut. Wenn es zu allen (!) wichtigen Aspekten Informationen gäbe, wäre das noch besser! Leider hat die Beschäftigung mit den Dokumenten so viel „Stoff“ zutage gefördert, dass meine Stellungnahme doch recht umfangreich geworden ist. Das möchten Sie aber bitte nicht mir, sondern den für die Dokumente Verantwortlichen anlasten! Es spricht aber nicht für die „Qualität“ der Offenlegung – die hätte ich mir auf einem „anderen“ Niveau gewünscht...

Ein erster „kurzer“ Überblick:

2. Das Dokument „**Anlage_4_Außenkomfort**“ ist nicht nur fehlerhaft, es betrachtet das Thema Mikroklima auch nur sehr unvollständig. Die wichtigste Frage, woher im Sommer die (nächtliche) Abkühlung kommt, wird gar nicht thematisiert. Dadurch wird der Eindruck erweckt, dass es nur positive und keine negativen Auswirkungen für die Anwohner gäbe. Das aber ist (wie ich weiter unten kurz und in einer separaten Stellungnahme ausführlicher ausführe) schlicht falsch.
3. Die **Anlage_3_Immissionsberechnung gem BA - Laerm** ist durchaus interessant, betrachtet (sicher gemäß des Auftrages) aber nur die Lärmsituation im Rahmen des jetzt Geplanten. Wie aber würde sich die Lärmsituation darstellen, wenn es zu einem dritten Gleis kommt? Das dritte Gleis könnte sinnvoll ja nur dort entstehen, wo früher das alte Gleis 1 lag. Damit würde sich der Abstand zum Gebäude aber von 12,5 Metern auf etwa 8 Meter verringern. Es würde auf jeden Fall noch lauter. Und wie würde sich die Lärmsituation darstellen wenn die Bahn, was dort ja überlegt wird, eine kürzere Taktung einführt? Diese Situationen deckt das Gutachten nicht ab. Mehr dazu weiter unten.
4. Gehören die **Erschütterungen**, die durch die Züge, v.a. die Güterzüge ausgelöst werden, zu den Immissionen? Vielleicht nicht. Aber sie spielen eine Rolle

¹ - Ich beziehe mich auf die Dokumente, die im September und Oktober 2021 auf dieser Website:
<https://linden.de/leben-wohnen/bauen-geb%C3%BChren/bauleitplanung.html> zum Download bereit standen.

Öffentlichkeit 6/1 (19.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

zu 2.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Weiterführend wird auf die Ausführungen zu dem Thema im weiteren Verlauf der beiden Stellungnahmen verwiesen.

zu 3.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Weiterführend wird auf die Ausführungen zu dem Thema im weiteren Verlauf der beiden Stellungnahmen verwiesen.

für die Wohnqualität und soweit ich sehen kann ist dieses Thema gar nicht behandelt worden.

- Die für die **Anlage_5_Verkehr** im September 2020 zu Coronabedingungen (am Beginn einer Welle) durchgeführte Verkehrszählung dürfte die Bestandssituation, also die Bedingungen zu „normalen Zeiten“ nicht realistisch erfassen. Die Parkplätze am Bahnhof (und das gilt auch für die Sudetenstraße und zeitweise den Parkplatz beim Fun Park) waren vor Corona immer mehr als voll. Seit Corona ist die Parkplatzsituation in der Sudetenstraße und am Bahnhof entspannt und beim Fun Park ist der Parkplatz zeitweise wie leergefegt. Es ist davon auszugehen, dass erst eine Verkehrszählung nach Corona realistische Zahlen für das Verkehrsaufkommen in der Siedlung, speziell in der Sudetenstraße liefert. Das ist aber, wenn ich es richtig sehe, auch einhellige Meinung der Verantwortlichen in Linden. Oder? Hier bedarf es einer erneuten Zählung, wenn Corona vorbei ist. Und mir stellt sich auch die Frage, ob es reicht, an nur einem einzelnen Tag zu zählen?

Ist es nicht sehr bedauerlich, dass eine Stadt wie Linden, meines Wissens nach, keine brauchbaren Zahlen zu diesem Thema hat, auf die im Gutachten hätte zurückgegriffen werden können?

- In **Anlage_6_UB_gem_BA - Umweltbericht** fällt auf, dass nur auffällige Schmetterlinge beobachtet wurden. Auch die unerwartet geringe Zahl von Arten fällt auf. Arten, die im Grüngürtel vorkommen, aber unauffällig sind (bspw. Zünsler) wurden nicht gefunden. Mein persönlicher Eindruck ist, dass die Expertise der Gutachter im Bereich Ornithologie deutlich besser ist als im Bereich Entomologie. Auch hierzu weiter unten mehr.

- Die vorgelegten Dokumente sind ja schon „unvollständig“ (Lärm) bzw. unzureichend (Verkehr und Umwelt) und in einem Fall schlicht mangelhaft (Außenkomfort / Mikroklima). Vor allem aber decken sie nur einen Teil der wichtigen Fragen ab!**

Hier in relativer Kürze, was noch alles fehlt:

- Es fehlt eine professionelle Wohnraumbedarfsanalyse für Linden. Warum das „Soziale Wohnraumversorgungskonzept für den Landkreis Giessen“ erstellt von der Firma GEWOS hier, auch aufgrund qualitativer Mängel (!), nicht ausreicht, erläutere ich weiter unten.
- Ein **Verkehrskonzept** für Linden, insbesondere ein Konzept für den Ausbau und die Stärkung des Nahverkehrs fehlt ebenfalls. Gerade für Letzteres dürfte

zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Frage nach möglichen Erschütterungen bedürfen hier keiner Begutachtung, da möglichen Erschütterungen durch bauliche und sonstige technische Vorkehrungen abgeholfen werden kann. Angesprochen ist hier nicht die Ebene der Bauleitplanung, sondern der Baugenehmigung: die Analyse des Baugrundes ist fester Bestandteil von Statik und Prüfstatik.

Dass Erschütterungen durch den Bahnverkehr einer Bebauung nicht entgegenstehen, zeigt schon das ehem. Bahnhofsgebäude, das 1905 errichtet wurde und immer noch unmittelbar an dem Bahnsteig zu dem (unlängst abgebauten) Gleis 1 steht.

zu 5.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Am 11.11.2021 fand am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Sudetenstraße eine nochmalige Zählung statt, um die Ergebnisse der Zählung vom 17.09.2020 zu überprüfen. Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes bzw. der Sudetenstraße zeigt die Tabelle:

	06.00-10.00			Spitzenstunde Vormittag		
	17.09.2020	11.11.2021	Änd.	17.09.2020	11.11.2021	Änd.
KP ges.	321	365	14%	115	126	10%
Sudetenstr.	285	310	9%	103	118	15%

	15.00-19.00			Spitzenstunde Nachmittag		
	17.09.2020	11.11.2021	Änd.	17.09.2020	11.11.2021	Änd.
KP ges.	562	686	22%	156	189	21%
Sudetenstr.	504	587	16%	144	165	15%

Die aktuell erhobenen Belastungen weisen am Vormittag geringfügig höhere Belastungen aus. Am Nachmittag ist insgesamt eine stärkere Zunahme der Verkehrsbelastungen festzustellen. Die Zunahme ist vor allem in der vermehrten Frequentierung der Fahrbeziehung Sudetenstraße - Im Boden (- Gießener Straße) begründet. Da sich die Belastungen jedoch auf einem sehr niedrigen Niveau bewegen behalten die in der Verkehrsuntersuchung getroffenen Aussagen weiterhin ihre Gültigkeit, d.h. die Leistungsfähigkeit ist gegeben.

aber der Bahnhofsbereich und ein Teil des Geländes das bebaut werden soll eine zentrale Rolle spielen.

Logischerweise geht es bei einem **Nahverkehrskonzept** auch um den Ausbau des Bahnhofs, der behindertengerecht ausgebaut werden muss und damit dann auch für Radfahrende attraktiver wird. Und es geht um die Frage eines dritten Gleises (nebenbei im Regionalplan als Ziel definiert!), der Regio-Tram, usw. Und selbst wenn es bei zwei Gleisen bleibt, müsste mittelfristig der Bahnsteig an Gleis 2 verlängert werden, um für längere Regionalzüge, wie sie in nördlicher Richtung bereits auf Gleis 3 halten, geeignet zu sein.

Am Ende gehört dazu dann auch die Frage des Park and Ride. Wo sollen all die Menschen (auch die aus den Nachbarorten!), die den Nahverkehr in Zukunft nutzen wollen, ihre Fahrzeuge abstellen? Parkboxen für Fahrräder auch mit Ladestation, Ladestationen für E-Autos und „ganz normale“ Parkplätze, all das braucht es dann. Zur Erinnerung - in den „Vor-Corona-Zeiten“ war dort am Bahnhof mehr als nur jeder verfügbare Parkplatz belegt. Und die Autofahrer unter meinen Bekannten sagen mir, dass die angespannte Parkplatzsituation in der Sudetenstraße auch von Pendlern mitverursacht wurde. Um mehr Parkmöglichkeiten zu schaffen braucht es aber einen Teil der Fläche, die jetzt bebaut werden soll.

Für die Entwicklung und dann die Ausgestaltung des Bahnhofsbereichs braucht es in jedem Fall „Freiheiten“ - Platz für die Gestaltungsideen aber auch schlicht für die Arbeiten. (Aktuell - Mitte Oktober - wird der Bahnsteig an Gleis 2 verbreitert. Da kann man sehen, wie viel Platz solche Arbeiten in Anspruch nehmen.) Da wäre ein vorhandenes Gebäude ein „Hemmschuh“ und in Teilen schlicht im Weg. Gerade auch, weil bei einem Konzept für den Ausbau des Nahverkehrs die Frage eines dritten Gleises eine große Rolle spielen dürfte. Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Güterverkehrs im übrigen auch!

Eine erste Schlussfolgerung:

10. Es ist gängige Praxis, dass der Investor, bzw. das beauftragte Architekturbüro die Gutachten beauftragt und bezahlt. Ob es sich bei dieser gängigen um eine kluge Praxis handelt, habe ich von Anfang an bezweifelt. Die Offenlegung hat mich in meinen Zweifeln teilweise bestätigt. Die Dokumente, die vorgelegt wurden, erwecken zumindest z.T. den Eindruck, dass mit dem geplanten Gebäude weder für die Natur noch für die Anwohner der Siedlung irgendwelche Nachteile verbunden seien, sondern sich im Gegenteil für die Anwohner sogar noch Vorteile ergäben. Es gäbe aber sehr wohl Nachteile für die Anwohner nicht nur der Sudetenstraße sondern für große Teile der Siedlung. Die habe ich in den Dokumenten aber nicht gefunden! Und die Natur bezahlt sowieso.

Für die Sudetenstraße wurde auch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen berechnet, es stellt sich wie folgt dar:

DTV (Kfz/24h)	Kfz gesamt	6-22	22-6
Bestand	1623	1424	199
Prognose	1682	1475	206

Der Kfz-Verkehr in der Sudetenstraße wird sich auch nach der Bebauung „Am Bahnhof“ auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegen und die nach den einschlägigen Richtlinien für Wohnstraßen (RASt 06) geltende Belastung von max. 400 Kfz/h in der Spitzenstunde bei Weitem nicht erreichen.

zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Thematik wird im Weiteren noch ausführlich erörtert (s.u.)

zu 7.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

zu 8.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Sie werden im Weiteren noch ausführlich erörtert (s.u.).

zu 9.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Gegenstand der Bauleitplanung ist die Schaffung des Bauplanungsrechts für vier Mehrfamilienhäuser und einen Gewerbebau im Bereich der gewerblichen Konversionsflächen zwischen den Gleisanlagen der Main-Weser-Bahn und der Sudetenstraße. Hierfür ist kein Nahverkehrskonzept erforderlich.

Lt. § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖNPVG, GVBl. I 2005 S. 786) sind die Landkreise Aufgabenträger des ÖPNV, d.h. sie sind für dessen Planung, Organisation und Finanzierung in ihrem Zuständigkeitsgebiet zuständig. Die drei Landkreise Wetteraukreis, Gießen und Vogelsberg haben diese hoheitliche Aufgabe dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV mit seinem Bereich ZOV-Verkehr übertragen. Die Stadt Linden ist hier nicht der zuständige Ansprechpartner.

Der Regionalplan Mittelhessen 2010 formuliert zwar als Ziel der Raumordnung, das bestehende Schienennetz für den Fern- sowie den Regional- bzw. Nahverkehr in der Region zu sichern und bedarfsgerecht zu modernisieren bzw. auszubauen. Dies betrifft auch die Main-Weser-Bahn. Der Entwurf des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ trägt diesem Ziel der Raumordnung dadurch Rechnung, dass die für den Bau eines 3. Gleises (das 4. Gleis käme auf der Leihgesterner Seite zu liegen) notwendige Fläche von der Bebauung freigehalten wird. Im Rahmen des Programms „Frankfurt RheinMain plus“

Mit der Auswahl der Fragen, die begutachtet werden, kann man eine Richtung vorgeben. Mir hat sich der Eindruck aufgedrängt, dass Fragen deren Beantwortung gegen das Projekt gesprochen hätten, gar nicht erst gestellt wurden.

Nur - Gutachten, die Informationen so unvollständig und selektiv präsentieren, wie bspw. in Anlage 4 Außenkomfort geschehen, geben für die Verantwortlichen in Linden **keine seriöse Entscheidungsgrundlage** ab! Sie vermitteln ein „schiefes Bild“, man könnte etwas drastischer auch sagen: „sie verzerren die Tatsachen“.

So oder so - die Vernichtung von Natur (auch wenn es sich „nur um ganz normale Natur“ und kein Schutzgebiet handelt) und die Versiegelung von Flächen (auf dem Gelände das überbaut werden soll ist kein einziger Quadratmeter versiegelt) sollte angesichts der Klimakrise mittlerweile ja tabu sein - oder?

Zumal es Alternativen gäbe, wenn über das konkrete Projekt einmal hinausgedacht würde! Mit etwas Flexibilität und Kreativität gäbe es in Gießen viele Flächen, die (so wie es in München schon praktiziert wird) für eine Schaffung von Wohnraum geeignet wären! Und das „schon fast irrwitzige“ Bevölkerungswachstum in Gießen ist ja letztlich der Grund, warum auch eine Kommune wie Linden, die in den letzten Jahren ebenfalls stärker gewachsen ist, als eigentlich gut ist, noch weiter wachsen soll. Mehr zu diesen beiden Punkten weiter unten.

Einzelne Aspekte noch ausführlicher:

Zum Thema Mikroklima:

11. Anlage 4 Außenkomfort erweckt den Eindruck, dass durch das Gebäude nur Vorteile entstehen. Nach meiner Einschätzung trifft das für das Thema Mikroklima aber in keinsten Weise zu! Im Gegenteil, das Mikroklima und hier insbesondere die (nächtliche) Abkühlung im Sommer wird sich deutlich verschlechtern! Die Abkühlung für große Teile der Siedlung kommt (einfach gesagt) vom Tal. Wenn Winde aus östlicher oder nordöstlicher Richtung kommen, kühlt es am besten ab. Das Gebäude aber blockt genau diese Winde ab. Dazu kommt, dass auch die Verringerung der Biomasse zu einer Verschlechterung des Mikroklima führen dürfte. Da wir aber eine immer älter werdende Bevölkerung sind, spielt die Frage der Hitze und der Verschlechterung der (nächtlichen) Abkühlung im Sommer eine große Rolle. In meiner ausführlichen separaten Stellungnahme zu diesem Dokument, die ich getrennt von dieser allgemeineren Stellungnahme abgegeben habe, erläutere ich ausführlich warum ich denke, dass sich das Mikroklima deutlich verschlechtern wird. Diese Stellungnahme hätte hier den schon strapazierten (entschuldigen Sie!) Rahmen endgültig gesprengt.

wird zwar die S 6 bis Friedberg ausgebaut. Für den Ausbau zwischen Friedberg und Gießen gibt es keine Planungen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar nur eine Netzverdichtung vor. Dass die Flächen nicht benötigt werden, bestätigt auch die Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 11.03.2020, mit der das bahnhinterne Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken seinen Abschluss gefunden hat. Es ist auch nicht die Aufgabe der Stadt Linden, eine Flächenbevorratung für den Um- und Ausbau des Bahnhaltdepot zu betreiben, wenn dies weder die Deutsche Bahn AG noch das Eisenbahnbundesamt für erforderlich erachten.

Im Vergleich zu Gießen halten in Linden nur wenige Züge. Der Bahnhof ist auch für Pendler aus den „Nachbarorten“ wenig interessant, zumal in Gießen am ehemaligen Güterbahnhof ein weiteres, über den Gießener Ring und die Lahnstraße gut erreichbares Parkhaus gebaut worden ist. Zwar würde sich auch die Abgrabungsfläche der ehem. Güterverladung „Am Bahnhof“ für ein Parkdeck eignen, der hierdurch erzeugte zusätzliche Straßenverkehr dürfte aber nicht im Interesse der Anwohner der betroffenen Straßen sein. Sollte sich zukünftig ein weiterer Bedarf zeigen, könnten die rd. 60 ebenerdigem Park & Ride-Parkplätze am Indoor-Erlebnispark zu einem Parkdeck mit zwei Ebenen umgebaut werden.

Für die Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung ist nach § 214 Abs. 1 BauGB die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung, d.h. der Feststellung der Änderung des Flächennutzungsplanes und den Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan maßgeblich. Dennoch wurden für die Immissionsberechnung die Zugzahlenprognose einschließlich der Güterzüge für das Jahr 2030 verwendet. Ein weiterreichender Prognosehorizont wäre spekulativ und für die Abwägung nicht geeignet.

zu 10.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Stellungnahme verkennt, dass die einschlägigen Methodenstandards für jede der begutachteten Themen unabhängig von dem Auftraggeber einzuhalten sind. Die Prüfung obliegt den für die einzelnen Belange zuständigen Fachbehörden. Die Prüfung erfolgt neutral und ist nicht interessengeleitet.

Da die hier angerissenen inhaltlichen Themen im weiteren Verlauf der Stellungnahme noch vertiefend behandelt werden, wird auch hier auf die Ausführungen „weiter unten“ verwiesen.

zu 11.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Thematik wird im Weiteren noch ausführlich erörtert (s.u.)

Zum Thema Lärm:

12. Das Lärmschutzgutachten (Anlage 3 Immissionsberechnung gem BA - Laerm.pdf) betrachtet ausschließlich das Thema Bahnlärm.
- Hier ist das Fazit des Gutachtens besonders interessant und wichtig! Denn in den Gebäuden wird es Räume (die zum Schlafen geeignet sind) geben, in denen es so laut ist, dass sie künstlich gelüftet werden müssen! Da die gesetzlichen Grenzwerte hier eher zu hoch als zu niedrig sein dürften, bedeutet das, es wird in den Wohnungen ziemlich laut sein. (In einem Telefonat mit der zuständigen Sachbearbeiterin beim RP wurde mir meine Einschätzung bezüglich der Grenzwerte bestätigt.) Eine gute, gesunde Wohnqualität sieht anders aus!
13. Da die Lüftung und die Temperaturregelung dann aber nicht über das Öffnen von Fenstern realisiert werden kann, bedeutet das, dass sinnvoll nur in Passivhausbauweise² gebaut werden kann, um eine akzeptable Wohnqualität zu bekommen! (Es wird sich ja sicher kein Lindener Verantwortlicher dem Verdacht aussetzen wollen, noch dazu im Zusammenhang mit mietpreisgebundenen (geförderten) Wohnungen, für minderwertigen Wohnraum gesorgt zu haben...). Und eine klassische Klimaanlage mit hohem Stromverbrauch dürfte angesichts der Klimakrise ja tabu sein. Der Begriff „Passivhaus“ taucht in der Begründung zum Bebauungsplan im übrigen genauso wenig auf wie der Begriff „KfW“ – offensichtlich möchte man sich offenhalten im schlechtesten gerade noch erlaubten Standard zu bauen. Das wäre meines Wissens nach seit diesem Jahr KfW55.
- Auf S.6 f in der Begründung zum Bebauungsplan (A2_Bplan_Begründung) heißt es: *„Hierbei wird nicht verkannt, dass der Standort aufgrund seiner Nähe zu den Bahnanlagen zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse besondere Anforderungen an den Schallschutz stellt, die ein enges Zusammenwirken von Bauleitplanung, Architektur und Immissionschutz erfordern. Der vorliegende Bebauungsplan trägt diesen Anforderungen Rechnung ...“* Das konnte ich dem Plan nicht entnehmen. Von Passivhausbauweise war seitens Feldmann / revikon bisher nie die Rede!
14. Die Frage, wie sich die Lärmsituation darstellen würde, sollte eine drittes Gleis gebaut werden, wird in diesem Gutachten, soweit ich sehen konnte, nicht behandelt. Wenn der Abstand zum Gleis nicht mehr 12,5 Meter beträgt, sondern nur noch etwa 8 Meter, wird sich die Lärmsituation noch weiter verschärfen. Denn dass die Lautstärke umso größer ist, je näher man sich am Gleis befindet zeigen die Grafiken ja sehr schön. Es ist ja aber schon unter den jetzigen Planungen mit der Entfernung von 12.5 Metern zu laut in den Häusern...

2 Was ich unter Passivhausbauweise verstehe, können Sie unter den folgenden beiden Links nachlesen:
https://passiv.de/de/02_informationen/02_qualitaetsanforderungen/02_qualitaetsanforderungen.htm
https://www.passipedia.de/grundlagen/was_ist_ein_passivhaus

zu 12.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Wie in der Stellungnahme zutreffend festgestellt wird, wird Lärm sehr subjektiv wahrgenommen. Es bedarf daher einheitlicher Regelwerke, um im jeweiligen Einzelfall über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit von Vorhaben entscheiden zu können. Die Rechts- und Beurteilungsgrundlagen sind in der Immissionsberechnung in Kapitel 2.1 aufgelistet. Maßgeblich für die Bauleitplanung ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Diese gibt „Orientierungswerte“ vor, kennt aber kein „gesetzlichen Grenzwerte“. Die Orientierungswerte gelten für die städtebauliche Planung, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorhaben oder den Schutz einzelner Objekte.

Eine Baugenehmigung darf nach in Ausführung der in § 3 der Hessischen Bauordnung formulierten „Allgemeinen Anforderungen“ nur erteilt werden, wenn „die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit und die natürlichen Lebensgrundlagen nicht gefährdet“ werden. Hier findet die DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ Anwendung. Die Immissionsberechnung belegt, dass deren Vorgaben eingehalten werden können. Damit kann auf die Ebene der Baugenehmigung verwiesen werden.

zu 13.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Hier bedarf es zunächst der Klarstellung, dass passiver/objektbezogener Schallschutz und Passivhausbauweise zwei verschiedene Regelungsbereiche betreffen.

Den Anforderungen des Schallschutzes wird dadurch Rechnung getragen, dass alle Wohnungen mindestens einen Aufenthaltsraum haben müssen, dessen drehbar offene Fenster zur Sudetenstraße hin angeordnet sind (textliche Festsetzung 1.6.1). Es handelt sich hierbei ebenso wie den mehrfach in öffentlicher Sitzung vorgestellten verglasten Laubengängen, die einen zusätzlichen Puffer zwischen den Gleisanlagen und den Wohnungen darstellen, um objektbezogene Maßnahmen. Hinzu kommt, dass zur Bahnseite hin keine Aufenthaltsräume bzw. nur solche mit nicht drehbar offenen Fenstern angeordnet werden dürfen (textliche Festsetzung 1.6.2). Zulässig sind damit z.B. Bäder, Abstellräume und Kochküchen, während z.B. Wohnküchen und sonstige Wohnräume unzulässig sind, sofern nicht zusätzliche Maßnahmen des passiven/objektbezogenen Schallschutzes getroffen werden. Ein Beispiel hierfür ist das für Hamburg entwickelte „Hafencity-Fenster“ (<https://www.hafencity-fenster.de/>).

Die Begriffe „Passivhaus“ und „KfW“ fokussieren auf den Energiebedarf eines Gebäudes. Ein „Passivhaus“ ist ein Gebäude, das aufgrund seiner hohen Wärmedämmung und dem Funktionsprinzip, mittels Wärmetauscher Lüftungswärmeverluste signifikant zu reduzieren, in der Regel keine klassische, wassergeführte Gebäudeheizung benötigt. Ein KfW Effizienzhaus 55 ist ein Gebäude, das nur 55% der Energie eines konventionellen Neubaus benötigt und daher auch besonders umweltfreundlich ist. Das Thema „Passivhaus“ und „KfW“ ist nicht bebauungsplanrelevant, da eigengesetzlich geregelt:

Evtl. kommt es aber statt eines dritten Gleises auch erst einmal zu einer kürzeren Taktung. Über die dafür nötigen technischen Anpassungen wird soweit ich weiß bei der Bahn intensiv nachgedacht. Wenn ich es richtig verstanden habe, sind die genannten Pegel aber keine Spitzenpegel. Die Art der Züge und deren Anzahl gehen wenn ich es richtig sehe in die Formel mit ein, sodass eine Zunahme der Züge (insbesondere der Güterzüge) auch zu höheren Werten führen würde. Damit würden dann aber noch mehr Räume „zu laut sein“ – ich vermute das ganze Haus. Mich würde sehr interessieren, ob es dann ausreicht, in Passivhausbauweise zu bauen oder ob es dann noch spezielle Fenster braucht?

Interessant wäre es nebenbei auch gewesen Informationen zu den „Spitzenpegeln“ zu bekommen! Welche Lautstärken werden maximal erreicht, wenn ein Güterzug vorbeifährt, bei dem ein oder mehrere Räder Flachstellen aufweisen? (Das ist es was das Rattern und Poltern verursacht und letztlich auch zu den Spitzenpegeln führt.)

15. Natürlich würde sich der Bahnlärm für die Anwohner reduzieren. Wobei die meisten Menschen, die in der Sudetenstraße wohnen, nach eigener Aussage mit dem Lärm kein Problem haben. Und sollte es zu einer kürzeren Taktung oder einem dritten Gleis kommen, also einer Zunahme des Lärms, wäre möglicherweise die Bahn sowieso verpflichtet für Schallschutzmaßnahmen zu sorgen. Damit fiel dieser Vorteil für die Anwohner dann weg.
16. Den übrigen Lärm betrachtet das Gutachten nicht. Der Straßenlärm wird aber voraussichtlich zunehmen, wenn 150 zusätzliche Autos „in der Straße wohnen“. Und die Unruhe, die durch eine geschätzte Vervierfachung der Anwohnerzahl entstehen wird, betrachtet das Gutachten auch nicht. Das könnte ja auch nur grob abgeschätzt werden.
17. Lärm ist etwas sehr Subjektives. Mich stören Straßenlärm und Unruhe mehr als der Bahnlärm, denn der Bahn kann ich jederzeit positive Aspekte abgewinnen... Und ein Auto das mit Tempo 45 auf der Straße vorbeifährt ist ähnlich laut wie ein Intercity oder ein Nahverkehrszug der keine Macken an den Rädern hat. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Straße dürfte übrigens irgendwo zwischen 40 und 45 Km/h liegen...
18. Nur wenn aus der Sudetenstraße und allen parallel verlaufenden Seitenstraßen Spielstraßen würden, käme es tatsächlich zu einer Verkehrsberuhigung. Das Konzept Fahrradstraße wäre zwar ein Fortschritt, aber wenn Autofahrer erst einmal verstanden haben, dass sie in einer Fahrradstraße, wenn nicht gerade ein Fahrrad vor ihnen herfährt, genau so fahren können wie in einer 30er Zone,

Das „Gesetz zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden“ (GEG vom 08.08.2020, BGBl. I S. 1728) bewirkt, dass nur noch Gebäude mit Niedrigstenergiestandard gebaut werden dürfen. Sollten die Vorgaben des GEG, wie auf Seite 1 der Stellungnahme vermutet, zukünftig noch verschärft werden, gelten diese unmittelbar. Unabhängig der Frage, ob eine solche Festsetzung im BauGB eine Grundlage finden würde, könnte z.B. die Festsetzung „Passivhausstandard“ bei einer Verschärfung der Vorgaben des GEG, nach denen nur noch „Plusenergiehäuser“ zulässig wären, zu Konflikten führen. Die Festsetzung „Passivhausstandard“ wäre ggf. vorgreiflich und stünde damit im Widerspruch zu der wohl eigentlichen Intention der Stellungnahme.

zu 14.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Für die Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung ist nach § 214 Abs. 1 BauGB die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung, d.h. der Feststellung der Änderung des Flächennutzungsplanes und den Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan maßgeblich. Dennoch wurden für die Immissionsberechnung die Zugzahlenprognose einschließlich der Güterzüge für das Jahr 2030 verwendet.

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt gemäß Schall 03 und wird in Kapitel 3.1 der Immissionsprognose erläutert. Bei der „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ handelt es sich um Anlage 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung), deren Formeln hier nicht zur Disposition gestellt werden können (https://www.gesetze-im-internet.de/bimsv16/Anlage_2.html). Insofern stellt sich auch die Frage nach den „Spitzenpegeln“ nicht.

Bezüglich der angesprochenen Güterzüge wird auf nachfolgendes Zitat von der Homepage des BMVI zu verweisen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/gueterwagen-werden-leiser.html>, Abruf 18.11.2021): „Seit der Zulassung der LL-Sohle (low noise, low friction - wenig Lärm, wenig Abrieb) im Jahr 2013 werden auf Verbundstoffbremssohlen umgerüstete Güterwagen im Regelbetrieb eingesetzt. Diese Bremstechnik hält die Radlaufflächen glatt. Dadurch verursachen diese Wagen im Betrieb weniger Lärm als Güterwagen, die mit herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen ausgerüstet sind. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagenflotte wird vom BMVI bis einschließlich Juni 2021 mit 152 Mio. Euro gefördert (Förderrichtlinie lärmabhängiges Trassenpreissystem). Bis dahin soll die Modernisierung der in Deutschland verkehrenden Güterwagen abgeschlossen sein (neue Güterwagen müssen bereits seit 2005 niedrigere Lärmgrenzwerte einhalten).“

Es findet also auch eine Emissionsminderung an der Quelle statt. Das „Rattern und Poltern“ dürfte damit bald der Vergangenheit angehören.

wird sich nicht wirklich viel ändern. Die Spielstraße hätte zudem den Vorteil, dass auf den zusätzlichen Gehweg verzichtet werden könnte.

19. **Zum Umweltbericht:**

Bei den im Zusammenhang mit dem Umweltbericht (Anlage 6 UB gem BA – Umweltbericht) untersuchten Insekten sind nur Schmetterlinge, Libellen und Heuschrecken... Was ist mit Wildbienen? Die Wildbienenart *Adrena bicolor* („Zweifarbige Sandbiene“) kommt bei uns im Grüngürtel vor! Und was mit Hummeln?

In der Liste der Schmetterlingsarten (S.53) werden nur 7 Arten genannt. Das ist auffallend wenig! Und es ist auffällig, dass nur auffällige Arten beobachtet wurden!

Von den 7 Arten gehören 6 zu den Arten die in Linden am häufigsten zu beobachten und am einfachsten zu bestimmen sind.

Der in der Liste aufgeführte *Pieris brassicae* trägt übrigens den deutschen Namen „Großer Kohlweißling“ (nicht einfach nur „Kohlweißling“ – wie in der Tabelle steht). Im Grüngürtel habe ich auch schon den „Kleinen Kohlweißling“ (*Pieris rapae*) und den „Grünaderweißling“ (*Pieris napi*) fotografiert.

Weitere Arten, die ich im Grüngürtel ebenfalls schon fotografiert habe sind:

- Hummelschwärmer (*Hemaris fuciformis*)
- Taubenschwänzchen (*Macroglossum stellatarum*) – in warmen Jahren
- Großes Ochsenauge (*Moaniola jurtina*) kommt häufig vor
- Distelfalter (*Cynthia cardui*) kommt häufig vor
- Mondvogel (*Phalera bucephala*) nur einmal fotografiert, ist aber auch sehr gut getarnt.
- von den schwer zu bestimmenden Langhornmotten mindestens zwei verschiedene Arten
- Von den ebenfalls schwer zu bestimmenden Zünslern ebenfalls mindestens zwei verschiedene Arten. Wenn meine Bestimmung anhand der Fotos korrekt war u.a. der Graszünsler (*Crambus lathoniellus*)

Die Zünsler sind kleine, unscheinbare, längliche Schmetterlinge die man finden wollen muss. Die springen einem nicht mal so eben ins Gesicht, sondern sitzen bspw. an der Unterseite von Blättern! Aber sie kommen regelmäßig im Grüngürtel vor.

Das von den (zusätzlichen) 11 Arten, die ich im Laufe der Zeit fotografiert habe kein einziger in der Liste auftaucht, obwohl Zünsler, Distelfalter und Großes Ochsenauge regelmäßig zu sehen sind, lässt bei mir schon Zweifel aufkommen!

zu 15.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Maßgeblich für die Verpflichtung des Verkehrsträgers, Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen, ist die Verkehrslärmschutzverordnung (https://www.gesetze-im-internet.de/bim-schv_16/1.html, Abruf 18.11.2021). Diese gilt, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Schallschutzmaßnahmen wären damit sicherlich bei dem Bau eines 3. Gleises erforderlich.

Da der Bundesverkehrswegeplan 2030 für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar nur eine Netzverdichtung vorsieht und die DB Netz AG derzeit keinen weiteren Ausbau der Trasse plant, wären zunächst erforderlich: Änderung des Bundesverkehrsplanes, Planfeststellung, Teilflurbereinigungen im gesamten Verlauf der Neubaustrecke, wahrscheinliche Klageverfahren, Ausschreibung und Durchführung der Baumaßnahmen. Das kann dauern.

zu 16.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Auf Grundlage der am 11.11.2021 erfolgten Nachzählungen zum Verkehrsgutachten und der hierauf aufbauend berechneten durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte wurde auch eine Immissionsberechnung für den Kfz-Verkehr auf der Sudetenstraße zwischen Bahnhofstraße und Ludwigstraße durchgeführt. Die Zunahme des Beurteilungspegels gegenüber dem Bestand liegt mit 0,1 dB in einem Bereich, der nicht wahrgenommen werden wird.

Die bisherige These, dass keine abwägungsrelevante Zunahme der Verkehrsimmissionen zu erwarten, wurde bestätigt.

Dass durch die zukünftigen Bewohner eine „Unruhe“ entsteht, die hier thematisiert werden müsste, ist eine unbegründete Vermutung und daher zurückzuweisen.

zu 17.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Schutzgegenstand der Bauleitplanung ist die Funktion, d.h. vorliegend die Wohnnutzung, nicht das subjektive Empfinden derzeitiger Anlieger. Daher muss die Abwägung auch auf die jeweils einschlägigen Gesetze, Verordnungen und sonstige allgemein anerkannte Regelwerke Bezug nehmen.

zu 18.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Angesprochen sind hier verkehrslenkende Maßnahmen, die im Bedarfsfall von der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde angeordnet werden. Diese sind nicht Gegenstand der bauleitplanerischen Abwägung.

Der Hinweis: „Die Tagfalter und Heuschrecken wurden mit dem Schwerpunkt auf die Flste. 800/14 und 1102/12 erfasst.“ (S.52) hilft mir als Laiin nicht weiter. Ich hätte erwartet, dass bei so einer Begehung, wenn man sich schon auf einen kleinen Teil der Insektenwelt beschränkt, dann doch wenigstens in diesem kleinen Teil alle Arten erfasst werden sollen.

Vielleicht hätte doch besser Matthias Korn aus Linden das Gutachten erstellt! Er ist ortskundig und kennt sich nicht nur bei Vögeln und Fledermäusen, sondern auch im Bereich Insekten gut aus! (Nebenbei: er war der Gutachter, der 2005 das Gutachten zur Grube Fernie im Zusammenhang mit dem FFH-Status gemacht hat. Dort wurden dann bspw. für die Libellen alle (!) Libellenarten erfasst.) Oder gab es eine gewisse Angst, Matthias Korn könnte sich zu gut auskennen und Tiere finden, die besser nicht gefunden werden sollen?

(Ein bössartiger Verdacht – ich weiß – aber mittlerweile drängt er sich mir auf, denn von den Dokumenten, die ich jetzt näher angeschaut habe, ist, wie Sie bemerkt haben, kein einziges ohne nennenswerte Beanstandung! Zumal auch auffällig ist, dass ein in Linden ansässiger und vernetzter Architekt die Planungen macht und ein in Linden ansässiges Vermessungsbüro, dessen „Chef“ in der Stadtverordnetenversammlung sitzt und über das Projekt mitentscheiden könnte (wenn er sich nicht anständigerweise da raushielte) die Vermessungen gemacht hat? Lindener werden so mein ganz subjektiver Eindruck gerne beauftragt, wenn es Vorteile verspricht. Sie werden diesen „Seitenhieb“ sicher entschuldigen.)

Eine kleine Auswahl meiner Fotos aus dem Grüngürtel können Sie in der foto-community <https://www.fotocommunity.de/fotograf/gruenguertel/2420557> finden.

Darunter sind die „Zweifarbige Sandbiene“ (das Bild „Auftauchen“), das „Große Ochsenauge“, der „Hummelschwärmer“ (auch „Hummelschweber“ genannt), der „Mondvogel“ und der Grünaderweißling (schon ziemlich verblasst).

Mein subjektiver Eindruck von diesem Gutachten ist, dass die Expertise im Bereich Ornithologie (Vogelkunde) deutlich besser ist als im Bereich Entomologie (Insektenkunde).

Ebenfalls auf S.52 wird auf sonstige Arten eingegangen und (lobens- und erwähnenswert) eine Erklärung für die überraschende Tatsache versucht, warum Zauneidechsen und Schlingnattern in dem Gelände nicht angetroffen wurden. Zusätzlich zu dem (genannten) Abfahren des Bauschutts durch die Firma revikon, dürften auch die massiven Eingriffe durch die Firma Stamm und die anschließende (offensichtlich illegale) Deponierung von Bauschutt zu massiven Störungen geführt haben. Möglicherweise wirken sich dann obendrein auch noch die Arbeiten am Bahndamm aus.

Der in der Stellungnahme verwendete Begriff „Spielstraße“ kann zu Missverständnissen führen. In einer „Spielstraße“ (StVO Zeichen 250 mit dem Zusatzzeichen eines Balles spielende Kinder) besteht ein Verbot für Fahrzeuge aller Art. Gemeint sein dürfte hier der „verkehrsberuhigte Bereich“ mit seinen rechteckigen blau-weißen Schildern mit spielenden Kindern drauf (StVO Zeichen 325.1 und 325.2). Auf einer Fahrradstraße (StVO Zeichen 244.1 und 244.2) gilt wie in der Stellungnahme ausgeführt, eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Bei der Anordnung verkehrslenkender Maßnahmen muss auch bedacht werden, dass es i.d.R. zu Verkehrsverlagerungen und damit zu Beeinträchtigungen an anderer Stelle im Stadtgebiet kommt.

zu 19.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich handelt es sich bei den erfassten Arten immer um Momentaufnahmen. Daher sind Hinweise von ortskundigen Personen immer hilfreich.

Zu den angeführten Arten ist anzumerken, dass Wildbienen und Hummeln nicht erfasst wurden, weil es nach der bereits im Vorfeld auf Basis des Habitatpotenzials durchgeführten Abstimmung mit der UNB, welche Tierartengruppen zu erheben sind, nicht erforderlich schien. Dass Arten wie Taubenschwänzchen, Kleiner und Großer Kohlweißling, Ochsenauge oder Distelfalter vorkommen, ist gut möglich. Die tatsächliche Sichtung hängt von dem Futterangebot und der Witterung ab. Hier ist auch der Wind anzusprechen, das Schmetterling z.T. kilometerweit verdriftet werden können.

Keine der genannten Arten ist auf der Roten Liste. Dennoch werden auch die Lebensraumansprüche der Falter bei den geplanten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft berücksichtigt.

Zu den sonstigen und für den vorliegenden Abwägungsprozess relevanten Themen ist anzumerken:

- Ob das Unternehmen, welches das Gelände von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien erworben hatte, auf den Gelände Maßnahmen durchgeführt hat, die einer Genehmigung bedurft hätten, ist nicht bekannt. Bekannt ist, dass die Ablagerung der beim Neubau des oberen Viadukts angefallenen Bauschutts nicht legal war. Nach dem Verkauf an die heutige Eigentümerin hat diese den Bauschutt unverzüglich abfahren lassen und in einer Recyclinganlage zu Sekundärbaustoff aufarbeiten lassen.
- Die im Herbst 2021 auf dem Bahngelände und dem Baugrund des Allgemeinen Wohngebietes durchgeführten Arbeiten, Bahnsteigerneuerung und Rückbau Gleis 1, haben auch Brut- und Nahrungshabitate in Mitleidenschaft gezogen werden.

Der Grüngürtel für die Naherholung?

20. Der Grüngürtel, so unscheinbar er manchen erscheinen mag, hat einen Naherholungswert und trägt in seiner jetzigen Form zum Wohlbefinden der Anwohner bei.

Ich kenne eine Frau in der Friedrich-Ebert-Straße, die einen Umweg von gut 150 Metern macht um auf ihrem Weg zum REWE erst bei uns durch den Garten der Baugenossenschaft und dann am Grüngürtel entlang zu gehen. Es tut ihr einfach gut - und dafür macht sie regelmäßig diesen Umweg. Mich freut das...

Diesen Charakter und diese positive Wirkung als „Wohlfühlfaktor“ wird der Grüngürtel verlieren, wenn er durch Wege, Kurzzeitparkplätze und „eingehauste“ Mülltonnen (subjektiv gesprochen und von der Psyche so empfunden) zerstückelt wird. Der eingezeichnete Platz im Plan (S.13 + S.15 in der Begründung zum Bebauungsplan) erscheint mir im Übrigen etwas klein, um auch noch Platz für Mülltonnen zu bieten. Hat sich da was an den Plänen geändert? Oder wie ist das zu verstehen? Und wie sieht es mit einem Gehweg aus? Sollte auf der Ostseite der Sudetenstraße ein weitere Gehweg nötig sein, würde der ja noch einmal zusätzlich Fläche vom Grüngürtel wegnehmen.

Gefühlt würde, wenn es hoch kommt, nur noch die Hälfte des Grüngürtels übrig bleiben - seinen Charakter würde er vollständig verlieren!

In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es auf S.7 im Kap. 1.4

„Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ würdigt das ISEK insofern, als die die Sudetenstraße begleitende Gehölzstruktur weitgehend erhalten und erlebbar bleibt.“

Erstens sollen von 108 Bäumen noch 38 gefällt werden. Zweitens wird nirgendwo garantiert, dass die übrigen Bäume und Sträucher die Bauarbeiten überstehen und drittens macht die „Gehölzstruktur“ doch nicht allein den Grüngürtel aus. So „zerstückelt“ wie das alles dann am Ende ist, ist auch nichts mehr mit „erlebbar“!

Im ISEK wird ein „Grünes Band“ vorgeschlagen. Und der Grüngürtel ist ein Teil dieses Bandes! Davon zu sprechen, es würde auf das ISEK eingegangen, klingt in meinen Ohren da schon fast nach Hohn!

Die Tochterfirma der Deutschen Bahn, die die Baumaßnahmen beauftragt hat, hat dem ausführenden Unternehmen auch gestattet, die im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Anschlussflächen großräumig für die Baustelleneinrichtung sowie die Lagerung von Asphaltaufbruch und Baustoffen zu nutzen. Die Grundstückseigentümerin hat von den Baumaßnahmen und der Nutzung ihrer Flächen erst erfahren, als im Oktober 2021 eine nochmalige Begehung durchgeführt werden sollte und festgestellt werden musste, dass wesentliche Teile der vormals wertgebenden Biotopstrukturen bereits zerstört waren. Die UNB wurde hierüber unverzüglich informiert.

- Diese Eingriffe waren aber Anlass, die bisher vorgesehenen Maßnahmen in Abstimmung mit der UNB zu überprüfen fortzuschreiben. Die aus der Worst-Case-Betrachtung unter Berücksichtigung der in der Stellungnahme genannten Arten abgeleiteten Kompensationsmaßnahmen können weitgehend auf den im Bebauungsplan bereits ausgewiesenen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft durchgeführt werden.

Die vorlaufende Herstellung und die Sicherung während der anschließenden Bauphase sind Gegenstand des Städtebaulichen Vertrages

zu 20.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Der Gehölzstreifen zwischen den öffentlichen Parkplätzen im Süden der Sudetenstraße und der Einmündung Ludwigstraße verbleibt bis auf die in ihrer Zahl auf 3 reduzierten Zuwegungen erhalten. Er ist im Bebauungsplan als „zu erhalten“ festgesetzt. Die zu erhaltenden Abschnitte verbleiben im Eigentum der Stadt Linden. Die Stadt Linden beabsichtigt nicht, die im Bebauungsplan als „zu erhalten“ festgesetzten Gehölze auszulichten oder gar zu roden. Auch wenn der Gehölzstreifen dann nicht mehr durchgehend ist, wird die Erlebbarkeit der Gehölze in ihrer jahreszeitlich unterschiedlichen Färbung doch erhalten bleiben.

Der Bebauungsplan weist die Sudetenstraße zzgl. Gehweg als Straßenverkehrsfläche aus. Eine Verbreiterung zu Lasten des als öffentliche Grünfläche ausgewiesenen Gehölzstreifens, aus welchen Gründen auch immer, ist unzulässig.

Das Stadtentwicklungskonzept „Linden 2036“ schlägt neben der Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiraumangeboten auch ein „Grünes Band“ vor, im Rahmen dessen sämtliche Freiraumangebote der Stadt miteinander vernetzt werden sollen: Das Grüne Band versteht sich dabei als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. Durch ein ausgebautes und attraktiv gestaltetes Wegenetz wird die Erschließung und Erreichbarkeit einzelner Freiräume erleichtert, die Verbindung zwischen Stadt und Landschaft ausgebaut, die außerhalb liegende Grube Fernie in das Freiraumsystem der Stadt eingebunden und die

21.

Zur Frage des Wohnraumbedarfs und warum die Themen Wohnraumbedarf, Bevölkerungswachstum und Infrastruktur (einschließlich ÖPNV) wichtig sind:

Ich bin sicher dieses (letzte) Kapitel ist inhaltlich und politisch sehr interessant und lohnt den Aufwand. Es würde mich freuen, wenn Sie sich mit den Informationen und meinen Gedanken auseinandersetzen würden und sich dann ihre eigene Meinung bilden.

Im Rahmen der Offenlegung wird die Frage des Wohnraumbedarfs nicht thematisiert! Es wird weder auf den Bericht der Firma GEWOS verwiesen, noch eine andere Begründung für einen solch massiven Wohnraumbedarf genannt. Es wird einfach davon ausgegangen, dass der schon da sein wird, wenn ein Investor bauen möchte. Eine professionelle Wohnraumbedarfsanalyse aber fehlt. Der Bedarf wird behauptet, ist in diesem Ausmaß aber nicht belegt.

Um im Folgenden nicht missverstanden zu werden: es ist für Kommunen nicht ungewöhnlich und auch nicht zu beanstanden, dass sie ein Bevölkerungswachstum verzeichnen. Allerdings muss eine Kommune das Ausmaß dieses Wachstums im Blick behalten und steuern! Wenn das Wachstum Ausmaße annimmt, die die vorhandene Infrastruktur (ÖPNV, Kitas, Schulen, Straßennetz, Radwege, Sporteinrichtungen, usw.) überfordern, wird das Wachstum ungesund.

In einem Gespräch der BI 2019 mit der CDU wurden wir durch Herrn Hille auf den Bericht der Firma GEWOS aufmerksam gemacht. Es war das einzige Mal, dass jemand versucht hat die Notwendigkeit für dieses Projekt zu begründen. Deshalb habe ich mich ausführlicher mit diesem Bericht beschäftigt. Dieser Bericht war und ist nicht auf der Website des Landkreises Gießen zu finden und damit nicht nur kein Teil dieser Offenlegung, sondern auch nicht wirklich öffentlich. Auf meine mehrfachen, telefonischen Bemühungen hin, habe ich ihn dann als pdf zugeschickt bekommen.

Das „Wohnraumversorgungskonzept für den sozialen Wohnungsbau für den Landkreis Gießen“ erstellt durch die Firma GEWOS ist in mehrfacher Hinsicht problematisch und für eine Begründung eines Wohnraumbedarfs nicht ausreichend! Das Kapitel 3.3 „Pendlerverflechtung“ ist eines der Beispiele für ungenaue Arbeit. Am Ende dieser Stellungnahme habe ich das als Quasi-Anhang näher ausgeführt. Was aber noch wichtiger ist, als solche „Ungenauigkeiten“ ist in meinen Augen, dass der Bericht nicht überprüfbar ist und offensichtlich von Grundannahmen ausgeht, die ich in keinsten Weise teile.

Ein nicht unerheblicher Teil der Quellenangaben in diesem Bericht besteht aus Datenlieferungen. Daten, die dem Bericht aber nicht beigelegt sind und die offensichtlich auch dem Landkreis nicht zur Verfügung stehen. Andernfalls hätte der Landkreis mindestens eine meiner Fragen beantworten können, die ich im Namen der BI gestellt habe und sie haben sich ja durchaus Mühe gegeben. Damit ist der Bericht aber nicht überprüfbar!

Nahmobilität gestärkt. Ziel der Maßnahmen ist es, die bestehenden Siedlungsstrukturen durch ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz, durchgrünte Straßenräume und ländliche Wege mit den Natur- und Erholungsräumen attraktiv zu verbinden (ISEK S. 90). Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ steht der Entwicklung des „Grünen Bandes“ nicht entgegen, da der die Sudetenstraße begleitende Grünstreifen wie bereits ausgeführt weitgehend erhalten und erlebbar bleibt.

Ein Bericht, der nicht überprüfbar sein muss, muss nur einen guten Eindruck machen, er muss nicht gut sein! In der Bildbearbeitung braucht man für die letzten 20% an Qualität 80-90% der Zeit. Was also macht eine Firma, die Geld verdienen will, wenn Zeit Geld kostet? (Sie leistet sich unprofessionelle „Unge nauigkeiten“,... - vielleicht ist das ja aber auch gerade „professionell“ - mit möglichst wenig Aufwand möglichst viel Geld zu verdienen... - entschuldigen Sie diesen Seitenhieb - aber ich hasse Schlamperei! Mein Vater ist nicht reich geworden, aber er hat sich immer bemüht ordentliche, wirklich gute Arbeit abzuliefern!)

Der Bericht geht von zwei Grundannahmen aus, die in dieser Branche vielleicht üblich sind, die ich aber sehr fragwürdig finde.

Erstens wird nicht zwischen Nachfrage und Bedarf unterschieden. Kann man allen Ernstes von der Annahme ausgehen dass eine Nachfrage automatisch einem Bedarf entspricht?

Nicht jedes „das hätte ich gern, ist auch ein das brauche ich“ - fragen Sie mal Menschen, die von Grundsicherung leben müssen. Der Staat unterscheidet hier sehr klar. Ein Einfamilienhaus zu besitzen und darin zu wohnen ist sicher eine schöne Sache. Aber es gibt keinen „Bedarf“ an Einfamilienhäusern - nur die Nachfrage.

Und zweitens wird Wachstum als etwas prinzipiell Positives und Erstrebenswertes für eine Kommune betrachtet. Und ganz offensichtlich wird davon ausgegangen, dass eine Kommune, die in der Vergangenheit stark gewachsen ist auch weiter wachsen will und soll. (Anders sind die „Bedarfe“ in den Steckbriefen nicht zu erklären.)

Leider wird auch nirgends erläutert, wie die „Bedarfe“ errechnet werden. Damit sind sie aber nicht wirklich nachvollziehbar.

Das Bevölkerungswachstum von Gießen ist nicht mehr nur ungesund - es ist schon fast „irrwitzig“!

Das Bevölkerungswachstum ist in Gießen höflich formuliert ungewöhnlich hoch. Hierauf wird im Bericht von GEWOS weder hingewiesen, noch wird eine Erklärung versucht. (Es ist ja „positiv“...)

In den 5 Jahren von 2012 - 2016 betrug das Wachstum 9.7% in den 9 Jahren von 2011 - 2019 18.1%.

Zum Vergleich: Frankfurt ist im Zeitraum von 2011 - 2019 um 12.8 Prozent gewachsen, Darmstadt um 9.6%, Kassel 5.4%, Marburg 6.8%, Wetzlar 3.9% - Linden um 8.2% (!), Heuchelheim um 6.7% und Langgöns um 0.7% (!) .

(Die Daten stammen aus Demografieberichten, die ich auf dieser Website: <https://www.wegweiser-kommune.de/berichte> , die von der Bertelsmann Stiftung bereit gestellt wird, habe generieren lassen.)

Man sieht erstens, dass das Wachstum ungewöhnlich hoch oder anders formuliert ungesund (um nicht zu sagen irrwitzig) ist und die direkten Umlandkommunen Heuchelheim und Linden gewissermaßen in dieses Wachstum „mit hineingezogen werden“. Auch Linden ist stärker gewachsen, als eigentlich gesund gewesen wäre! (Stärker als Kassel, Marburg, Wetzlar, Heuchelheim...)

Da der ÖPNV (u.a.?) in Gießen (vor Corona) völlig überfordert war (wer ihn schon mal nutzen musste, weiß vielleicht wovon ich rede) und sicher wieder sein wird, vielleicht aktuell auch ist, darf man glaube ich durchaus von einem zumindest ungesunden Wachstum sprechen.

2014 wurde in Gießen die Zweitwohnsitzsteuer eingeführt. Da aber nicht nur zwischen 2012 und 2016 sondern auch in den Jahren davor und danach (2011 - 2019) ein etwa zweiprozentiges Wachstum pro Jahr zu verzeichnen ist, kann man annehmen, dass die Einführung der Zweitwohnsitzsteuer keinen großen Einfluss gehabt hat.

Dazu passt die Aussage der Stadt Gießen, die ich auf meine Anfrage, welchen Effekt die Einführung der Zweitwohnsitzsteuer auf das ja doch hohe Wachstum gehabt habe, bekommen habe und hier zitieren möchte:

„Guten Tag Frau

gerne kann ich versuchen, Ihnen unseren Blick auf das Wachstum Gießens zu erläutern.

Bitte haben Sie aber Verständnis dafür, dass wir hier nur Überlegungen und Annäherungen darstellen können. Wir können die einzelnen Effekte nicht fundiert messen. Tatsächlich hat sicher die Einführung der Zweitwohnsitzsteuer im Jahre 2014 zu zwei Bewegungen im Meldeverhalten geführt: 1) Nebenwohnsitze, die in vielen Fällen vergessen wurden, abzumelden, wurden gelöscht 2) bei der Anmeldung (insbesondere auch der vielen Studierenden, die jedes Jahr kommen) fällt die "Wahl" (die eigentlich keine ist) nun "leichter". Wir beobachten, dass weniger Menschen einen Nebenwohnsitz anmelden wollen.

Dies alleine führt natürlich nicht zu einem derart großen Wachstum, wie wir es verzeichnen. Tatsächlich wurden in den letzten Jahren sehr viele Wohnungen neu gebaut und damit erstmal die Grundlage dafür geschaffen, um seinen Wohnsitz hier anmelden zu können. Dies ist auch von der Stadt Gießen so gewünscht, der Wohnungsbau ist willkommen.“

Mit anderen Worten, die Stadt weiß nicht, welchen Einfluss es gehabt hat, die Zahlen aus den Jahren davor und danach lassen vermuten, dass er, auch aus dem oben genannten Grund (Abmeldungen) nicht groß gewesen ist und dass dieses massive Wachstum gewollt ist!

Nebenbei - Gießen hat die höchste Studierendendichte in Deutschland und ist offensichtlich stolz darauf. Wie ich gehört habe, schafft die JLU-Gießen gerade zwei neue Studiengänge... und damit weiteres Wachstum...

Linden hat nach Gießen, dem Bericht von GEWOS zufolge, den höchsten Anteil an kleinen Wohnungen bis 60 Quadratmeter und nach Gießen im Landkreis das höchste Bevölkerungswachstum. Und nebenbei keine Zweitwohnsitzsteuer. Muss Linden wirklich immer noch mehr machen?

Mein persönlicher Eindruck ist, dass die Infrastruktur in Linden aktuell an Grenzen stößt. Und erst einmal die „Baustellen“ ÖPNV, Kitas, Radwegenetz usw. angegangen werden müssten!

Auf S.7 in der Begründung zum Bebauungsplan (A2_Bplan_Begründung) heißt es: *„... und schafft damit die Voraussetzungen, dass an dem zentral gelegenen Standort zeitnah [es ist, wie jetzt nachvollziehbar sein dürfte, ja keine Eile!] Mehrfamilienhäuser gebaut werden können, damit die Stadt Linden auch diesem Nachfragesegment ein angemessenes Angebot unterbreiten kann.“*

Mir ist dieses „Wirtschaftsdenken“ fremd.

Trägt die Stadt Linden nicht in erster Linie Verantwortung für die Menschen, die in Linden leben? Sollte die Stadt nicht v.a. für gute Lebensbedingungen (Naheholung, ÖPNV, Radwegenetz, Kitas und Schulen, Freizeit, Mikroklima, und, und, und) für die Menschen die in Linden leben sorgen? Muss die Stadt Linden tatsächlich ein „Angebot im Rahmen eines Marktsegmentes“ machen? Das ist eine politische Frage! Wettenberg hat sie so beantwortet, dass es dort nur ein sehr kontrolliertes Wachstum gibt. Ich finde das gut und richtig!

Auf S.7 Kap.: 1.4 in der Begründung zum Bebauungsplan heißt es weiter:

„Angestrebt werden soll [hier wird sich auf das ISEK bezogen] ein heterogenes Wohnangebot für alle sozialen Schichten bzw. Altersgruppen. Diesem Auftrag trägt der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ Rechnung, indem er das Bauplanungsrecht für bezahlbaren und barrierefreien bzw. barrierearmen Wohnraum in zentraler Lage vorbereitet.“

Ja was denn nun? Das sind „zwei völlig verschiedene Paar Schuhe“!

Barrierearm ist nicht definiert. Ein ebenerdiger Zugang und ein Fahrstuhl sind mehr als ausreichend, um von barrierearm zu reden. **Barrierefrei** ist meines Wissens nach aber sehr wohl definiert! Es bedeutet vereinfacht gesagt, geeignet für so ziemlich jede Form von körperlicher Behinderung – also auch geeignet für Elektro-Rollstühle, usw.. An solchen Wohnungen dürfte im Landkreis in der Tat ein Mangel herrschen. **Aber solche Wohnungen sollen ja gar nicht gebaut werden!**

Auch bezahlbar ist nicht definiert!

Hier brauchen wir sehr viel klarere und verlässliche Aussagen! Drei Viertel der Wohnungen würden Eigentumswohnungen werden. Auf die Mieten, die da verlangt werden, hat doch kein Lindener Verantwortlicher Einfluss. Diese Wohnungen sind im Zweifelsfall alles andere als bezahlbar.

Am Bericht der Firma GEWOS kann man sehr viel kritisieren, aber er weist mit Sicherheit zu Recht darauf hin, dass es im Landkreis massiv an barrierefreien Wohnungen, an seniorengerechten Wohnungen und an Sozialwohnungen mangelt. Die Begriffe „Senioren“ oder „Behinderte“ tauchen in der Begründung zum Bebauungsplan aber nicht auf.

Ab 2032 ist für Linden eine Abnahme der Bevölkerung prognostiziert. Für den Landkreis bereits ab 2026. Für Langgöns ab 2029 und für Pohlheim ab 2030. (Das war im Rahmen der Präsentation für den Teilraum Süd des neuen Berichts der Firma GEWOS zu erfahren.) Für ganz Hessen (laut IWU Darmsatdt) ab Mitte der 2030er Jahre. Wohnraum, der überteuert und / oder von schlechter Qualität ist, wird dann leerstehen. Das aber muss revikon nicht interessieren, die haben ihre Rendite da ja schon gemacht.

Wenn die Stadt Gießen dieses - in meinen Augen - ungesunde Wachstum tatsächlich haben will, dann sollen sie für den entsprechenden Wohnraum sorgen und die Umlandkommunen nicht weiter „mit reinziehen“! Es gibt in Gießen genug Flächen, die in Frage kämen, ohne dabei Natur zu zerstören... Die Stadt München macht es vor!

Fazit zum Thema Bevölkerungswachstum und Wohnraumbedarf:

Gießen wächst in einem Ausmaß, das unkontrolliert, ungesund und obendrein auch noch gewollt ist. Dieses Wachstum geht v.a. zu Lasten von Menschen mit wenig Geld, denn die sind auf eine funktionierende Infrastruktur, wie bspw. den ÖPNV am stärksten angewiesen. Da aber wird Gießen seiner Verantwortung nicht gerecht. Und es geht zu Lasten der Umlandkommunen Linden und Heuchelheim, die ebenfalls stärker gewachsen sind als eigentlich gut gewesen wäre.

22. **Wie sieht denn nun die bzw. eine Alternative aus?**

In München wird eine geniale Idee realisiert – es werden schlicht und ergreifend Parkplätze mit Wohnraum überbaut. Das macht die Stadt auf städtischen Parkplätzen zusammen mit einer Baugenossenschaft. (<https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/bauen/detailansicht-bauen/artikel/erste-parkplatz-ueberbauung.html> und https://www.forum-holzbau.com/pdf/12_EBH2017_Huber.pdf)

Diese Lösung wäre für die Stadt Gießen (sowie die Uni und andere) an vielen Stellen umsetzbar! Und eine wirklich sehr gute, weil nachhaltige Lösung, die keinerlei weitere Flächen versiegelt... So wie in München hat auch Gießen ei-

zu 21.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; die Aufstellung kann insbesondere bei der Ausweisung von Flächen für den Wohnungsbau in Betracht kommen. Bauleitpläne sind von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen. Die vorstehend wiedergegebenen §§ 1 Abs. 3 und 2 Abs. 1 BauGB zeigen, dass sich der gesetzliche Auftrag, bedarfsweise Bauflächen darzustellen und Baugebiete auszuweisen, jeweils nur an die Gemeinde richtet. Es obliegt damit der Stadt Linden nicht, darüber zu befinden, wie und in welchem Umfang Gießen und Heuchelheim diesem Auftrag nachkommen.

In welchem Umfang die Gemeinden tätig werden dürfen, gibt der Regionalplan Mittelhessen vor. Der von der Regionalversammlung am 23.09.2021 beschlossene Entwurf des Regionalplanes Mittelhessen reklamiert für die Stadt Linden für den Zeitraum vom 01.0.2018-31.12.2035 einen flächenwirksamen Wohnungsbedarf von bis zu 734 Wohneinheiten (<https://rp-giessen.hessen.de>, Textentwurf.pdf, Seite 37, Tab. 6, Abruf 17.11.2021) und geht damit noch über die „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den sozialen Wohnungsbau im Landkreis Gießen“ hinaus. Die Ergebnisse des vom Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (GEWOS), Hamburg, nach den einschlägigen Methodenstandards erarbeitete Gutachten wurde im Teilraum Süd am 15.10.2021 präsentiert. Hierauf konnte bei der Bearbeitung des Entwurfes folglich noch keinen Bezug genommen werden. Nach dem Wohnraumversorgungskonzept besteht in Linden bis zum Jahr 2040 ein quantitativer Neubaubedarf von 540 Wohnungen. Auf die Zeit bis 2025 entfallen hiervon 190 Wohnungen, anschließend nimmt der Neubaubedarf kontinuierlich ab.

Da sich Nachfrage und Bedarf im Wohnungsmarkt, und dies unterscheidet ihn von dem Konsumgüterbereich, nicht wesentlich unterscheiden, wird im Weiteren nur noch von Bedarf gesprochen. Der Entwurf des RPM 2021 führt auf Seite 36 zur Ermittlung der Wohnungsbedarfe aus (Auszug):

„Die Wohnungsbedarfe der Kommunen (Wohneinheiten, WE) wurden auf Basis der im Auftrag des HMWEVW erstellten Wohnungsbedarfsprognose für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2040 des Instituts Wohnen und Umwelt (IWU) vom 15.01.2020 ermittelt. Bei der Verteilung dieser Bedarfe auf die einzelnen Städte und Gemeinden fließen Gewichtungsfaktoren ein, insbesondere in Abhängigkeit von der Festlegung als Ober-, Mittel- oder Grundzentrum und von der Lage der Kommunen.“

Es ist damit auch die räumliche Nähe zum Oberzentrum Gießen, aufgrund deren der Stadt Linden ein aus dem Wohnungsbedarf abgeleiteter Wohnsiedlungsflächenbedarf

nen ÖPNV, der es möglich macht, Wohnungen zu schaffen, zu denen kein eigener Parkplatz gehört.

Die Vorstellung, dass zu jedem Menschen ein Auto gehört und zu jeder Wohnung ein Parkplatz, ist ja schließlich von vorgestern.

Es gäbe auch in Linden Flächen, die für so ein Projekt geeignet wären und damit sehr viel sinnvoller wären, als das ehemalige Bahngelände. Ob es allerdings überhaupt noch weitere Wohnungen in Linden braucht – zumal ja gerade südlich vom REWE in Großen-Linden noch Wohnungen entstehen – bedürfte, wie oben schon gesagt, einer professionellen ausführlichen Analyse. Der Parkplatz beim Rathaus wäre eine Fläche, die bereits versiegelt ist und zu einem Teil mit Wohnraum überbaut werden könnte. (Wenn man den Bäumen ausreichend Platz lässt, dürfte immer noch eine Fläche von mindestens 600 Quadratmetern für die Überbauung zur Verfügung stehen – das ergäbe etwa 12 Wohnungen pro Stockwerk, also insgesamt 24 1-2 Zimmer Wohnungen.) Die Infrastruktur beim Rathaus ist gut – der Bahnhof in etwa 200 – 300 Metern Entfernung, die Bushaltestelle in etwa 100 Metern, zum Einkaufen sind netto und REWE fußläufig zu erreichen. Das Gelände dürfte der Stadt gehören und die Baugenossenschaft könnte dort dauerhaft günstigen Wohnraum schaffen. Im Gegensatz zu den mietpreisgebundenen Wohnungen, die von revikon geplant werden und den ganzen Eigentumswohnungen, die am Ende für teuer Geld vermietet werden.

Und sollte es wirklich so unglaublich dringend Wohnraum brauchen – warum ist dann im Norden des Geländes ein Gewerbegebiet vorgesehen?? Linden ist doch nun wirklich ausreichend mit Gewerbe versorgt. Ursprünglich war dort die Zufahrt zum Gelände geplant. Das hätte deutlich weniger Naturzerstörung bedeutet.

23. Quasi-Anhang:

Zum Bericht der Firma GEWOS – Kap. 3.3 „Penderverflechtung“: Wie viele Menschen sind vor Corona von Linden nach Frankfurt gependelt? Der Bericht von GEWOS, Text und Grafiken im Kapitel 3.3 „Penderverflechtung“ geben das nicht her. Selbst mit einem Bildschirmlineal, das ich installiert habe, um die Grafiken besser „lesen“ zu können, lässt sich nur grob abschätzen, dass es über 300 waren. In einer der Grafiken (Abb. 4 auf S. 14) taucht übrigens eine Gruppe von Menschen auf, die nach der Definition der Agentur für Arbeit und dem „normalen Sprachverständnis“ gar keine Pendler sind – die, die in Linden leben und arbeiten. Im Text wird aber nicht erklärt, warum sie eine der Gruppen in der Grafik sind. Damit ist aber nicht klar ob sie in der vorhergehenden Grafik bei den Auspendlern mitgerechnet worden sind oder nicht. Solche Grafiken sind ja ganz allgemein hübsch und machen sich gut, aber ohne die dazugehörigen Zahlen in einem Anhang, halt „nur hübsch“. Und wehe jemand kommt und will es genau wissen... Dann fallen auch die fehlenden Erklärungen im Text immer wieder auf. Ein weiteres Beispiel für einen qualitativen Mangel.

von 29 ha zugestanden wurde. In welchem Umfang von diesem Angebot Gebrauch gemacht wird, obliegt der Entscheidung der städtischen Gremien der Stadt Linden.

Mit der geplanten Bebauung „Am Bahnhof“ kann ein Teil des von den beiden vorgenannten Quellen unabhängig voneinander festgestellten Wohnungsbedarfs abgegolten werden, ohne dass landwirtschaftliche Flächen und damit Böden, die es im Sinne des Klimaschutzes zu erhalten gilt, herangezogen und versiegelt werden.

Bei 100-130 Wohnungen handelt sich auch um ein „kontrolliertes“ Wachstum. Die Kindergärten und Schulen werden bis zu dem Bezug der Wohnungen, dies wird frühestens 2023 der Fall sein, über ausreichend frei Plätze verfügen.

Die Entscheidung darüber, ob Eigentumswohnungen zur Selbstnutzung oder Mietwohnungen gebaut werden, ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Allerdings ist im Städtebaulichen Vertrag geregelt, in welchem Umfang bezahlbarer Wohnraum angeboten werden muss.

Selbstverständlich stehen alle Wohnungsangebote Senioren und Behinderten zu Verfügung, denn sie gehören wie alle anderen Bevölkerungsgruppen zur Gesellschaft und wurden deshalb nicht gesondert benannt. Wenn von „barrierearmen“ Wohnungen gesprochen wird, ist dies dem Umstand geschuldet, dass das barrierefreie Bauen und Wohnen in Deutschland gesetzlich geregelt wird. Die konkrete Umsetzung von barrierefreien Bauvorhaben ist in der DIN 18040 beschrieben. Diese Baunorm legt u.a. detailliert fest, wie breit Türen sein müssen und wie ein Bad gestaltet sein muss, damit sie für alle Menschen unabhängig von ihren körperlichen oder kognitiven Voraussetzungen nutzbar sind. Auch „Am Bahnhof“ sollen barrierefreie Wohnungen entstehen, die für alle Menschen nutzbar sind, auch wenn sie nicht in jedem Detail den Vorgaben der DIN 18040 entsprechen.

zu 22.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Auf dem Rathausparkplatz zwischen dem Stadion im Süden, der Main-Weser-Bahn im Westen und der L3129 im Norden von der Baugenossenschaft aufgeständerte Wohnungen errichten zu lassen, ist zwar ein interessanter Vorschlag. Auch wäre es eine architektonische Herausforderung. Allerdings ist die Stadt Linden nicht mit München vergleichbar. Diese Wohnungen wären nicht oder zumindest nicht kostendeckend zu vermieten. Der Vorschlag wird nicht weiterverfolgt.

Südlich des Arnburger Weges ist eine Wohngebietsentwicklung nicht zulässig, da das Gelände im Bereich der parallel zur A45 verlaufenden 380 kV-Freileitung liegt.

Hier ist die Ausweisung von Wohngebieten nicht zulässig, wie der folgende Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Hessen zeigt:

„5.3.4-7 (Z) Bei der Festsetzung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, die dem Wohnen dienen oder in denen Gebäude vergleichbarer Sensibilität, insbesondere Schulen, Kindertagesstätten, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen zulässig sind, ist ein Abstand von mindestens 400 m zu einer planungsrechtlich gesicherten Trasse einer Höchstspannungsleitung einzuhalten.“

Auch ein Gespräch mit Vertretern des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen am 01.07.2020 bei der Oberen Landesplanungsbehörde im Regierungspräsidium Gießen hat ergeben, dass hier zwar ein Gewerbe- aber kein Wohngebiet entwickelt werden kann. Die Frage nach dem Vergleich der Eingriffswirkungen muss daher nicht mehr vertieft werden.

zu 23.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Sie begründen für den vorliegenden Abwägungsprozess keinen weiteren Handlungsbedarf.

Stellungnahme von zu Anlage_4_Außen- komfort (also zum Mikroklima):

(<https://linden.de/leben-wohnen/bauen-geb%C3%BChren/bauleitplanung.html>)

Titel des Dokumentes:

UNTERSUCHUNG DER BESONNUNG UND QUALITATIVE BEWERTUNG DES
AUSSENKOMFORTS FÜR DIE NEUBEAUUNG SUDETENSTRASSE IN LINDEN

erstellt von: Transsolar KlimaEngineering

In Kürze:

1. Das Gebäude würde im Vergleich zum jetzigen Zustand zu einer spürbaren Verschlechterung des Mikroklimas führen. Die Winde, die im Sommer an den günstigen Tagen die Abkühlung bringen (die aus Ost und Nord-Ost), würden durch das Gebäude abgeblockt!
Trotz Dachbegrünung und der geplanten Neuanpflanzungen wird es insgesamt einen Verlust an Biomasse geben. Dadurch werden sowohl die Verdunstungskühle, als auch die Speicherung von CO₂ und Feinstaub verringert. Zudem ist davon auszugehen, dass sich das Gebäude im Sommer trotz Dachbegrünung aufheizt und damit zu einem zusätzlichen Anstieg der Temperaturen in der Siedlung beitragen wird.

Die (nächtliche) Abkühlung wird also über den gesamten Sommer hinweg für einen Großteil der Siedlung beeinträchtigt werden.

Und nun ausführlich:

2. Die Anlage_4_Außenkomfort befasst sich mit der Frage, welche Auswirkungen das geplante Gebäude auf das Mikroklima der Siedlung haben würde.

Leider habe ich den Eindruck gewonnen, dass mit den vorhandenen Informationen sehr selektiv umgegangen worden ist. Einige Aspekte werden in ihrer Bedeutung überbetont und andere (ich denke wichtige) gar nicht berücksichtigt. Das Dokument lässt den Eindruck entstehen, dass das Gebäude nicht nur kein Problem sei, sondern eher von Vorteil für die Siedlung. Das Gegenteil ist der Fall!

Wenn sie meine Stellungnahme gelesen haben, werden sie verstehen warum ich das denke.

Öffentlichkeit 6/2 (19.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Ihnen kann nicht gefolgt werden. Zur Begründung ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Wahrung der sich aus § 6 der Hessischen Bauordnung ergebenden Abstandsflächen nicht nur eine ausreichende Belichtung, sondern auch eine ausreichende Belüftung gewährleisten. Für die geplante Bebauung erfolgen die Nachweise im Baugenehmigungsverfahren.

Der Abstand zwischen der nächstliegenden Baugrenze des Allgemeinen Wohngebietes und den bestehenden Wohnhäusern in der Sudetenstraße beträgt mind. 25 m, d.h. ein Vielfaches des nach HBO notwendigen Mindestabstandes von 2x3 m.

Weil die geplanten vier Mehrfamilienhäuser zur Abschirmung des Bahnlärms durch Zwischenbauten miteinander verbunden werden müssen, sollte im Rahmen der Untersuchung der Besonnung und qualitativen Bewertung des Außenkomforts geprüft werden, ob sich hieraus abwägungsbeachtliche Veränderungen ergeben können, die der geplanten Bebauung trotz mehr als ausreichender Abstandsflächen entgegengehalten werden müssten. Wie im Folgenden noch dargelegt werden wird, ist dies nicht der Fall.

zu 2.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

3. **Zum Thema Wind / Durchlüftung - oder: von wo kommt im Sommer die Abkühlung?**

Auf Seite 2 ist im Abschnitt Wind/ Durchlüftung das fettgedruckte Fazit: „Die Neubebauung blockt die Bestand[s]gebäude gegen kalte Winde ab [gemeint ist im Winter], während in der wärmeren Jahreszeit keine Beeinflussung der Luftströmung gegenüber den Bestandsgebäuden besteht.“

- Erstens nehme ich an, dass für die Heizkosten in erster Linie die Temperatur entscheidend ist und der Wind nur am Rande eine Rolle spielt.
- Zweitens blockt das Gebäude dann auch nur Winde aus Nordost und Ost ab, im Winter kommt ein Teil der Winde aber auch aus Norden und aus West-Süd-West und die werden nicht geblockt.
- Drittens muss auch bei Temperaturen oberhalb von + 10 Grad (bis etwa + 16 Grad?) geheizt werden, da kommen die Winde überwiegend aus West-Süd-West und Nord.

Im Text ist fälschlicherweise die Rede von Süd-West. Die Abbildung der Windrose zeigt aber die Windrichtung West-Süd-West. (Wie es korrekt heißt, habe ich als Jugendliche bei den Pfadfindern gelernt.) Nur - wenn in einem Gutachten schon bei einer so einfachen und grundlegenden Sache nicht genau gearbeitet worden ist und mir als fachlicher Laie Fehler auffallen, was bitte soll ich dann über die Qualität des Gutachtens denken?

Vor allem aber - wie wichtig ist dieser Aspekt überhaupt?

Die Klimaforschung sagt klar, dass in Zukunft die Zahl der Frost-, Spätfrost- und Eistage abnehmen wird. Die Sommertage (≥ 25 Grad Celsius), die heißen Tage (≥ 30 Grad Celsius), sowie die Zahl der tropischen Nächte (Nächte in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad Celsius sinkt) aber wird spürbar zunehmen.

Deshalb ist ein ganz entscheidender Aspekt bei der Frage des Mikroklimas: „Woher kommt im Sommer die (nächtliche) Abkühlung?“ Dieser Aspekt wird im vorliegenden Dokument aber ärgerlicherweise überhaupt nicht berücksichtigt!

Die Tatsache, dass sich eine Siedlung im Sommer aufheizt, ist bekannt. Das gilt letztlich für alle versiegelten Flächen. Abkühlung kommt so gut wie immer aus den unbebauten und optimalerweise stark begrünten Bereichen. (Am besten Wald... Die Menschen in Linden Forst und Mühlberg werden wissen, wovon ich spreche... oder aber von Wasserflächen, je größer je besser.)

Anwohner die auf die Windrichtung achten wissen, wenn der Wind aus Ost oder aus Nord-Ost kommt, kühlt es im Sommer schneller ab, kommt der Wind aus einer westlichen Richtung (und weht also über bebauten, aufgeheiztes Gelände) dauert es länger.

In der Klimakarte, die die Stadt Gießen hat erstellen lassen und die öffentlich zugänglich ist (<https://www.giessen.de/Leben/Umwelt-und-Klima/Stadtklima/>) und hier nicht berücksichtigt wurde(!), ist am unteren Rand ein Teil von Linden mit eingezeichnet. Es ist der Teil von Linden, der im Hinblick auf die Frage der Auswirkungen des Gebäudes auf das Mikroklima der Siedlung von Bedeutung

ist. Leider hat die Stadt Linden noch keine vergleichbare Karte für Linden erstellen lassen. Das wäre im aktuellen Fall eine große Hilfe gewesen, da man dann sicher noch etwas detailliertere Informationen hätte.

Auf dieser Seite der Stadt Gießen:

<https://www.giessen.de/Leben/Umwelt-und-Klima/Stadtklima/>

ist die Karte verlinkt:

https://www.giessen.de/media/custom/684_12678_1.PDF?1414157804

Die Karte zeigt, die Abkühlung für die Sudetenstraße und wenn ich es richtig sehe, damit auch für weite Teile der Siedlung kommt letztlich aus dem Tal. Dass die dort eingezeichnete Abkühlung nicht sehr stark ist, erklärt sich aus der Tatsache, dass es sich ja um die gemittelte Abkühlung handeln dürfte. Also darin sowohl Tage enthalten sind an denen der Wind aus der „richtigen“ und Tage an denen er aus der „falschen“ Richtung weht. Umso wichtiger ist es, den Wind aus der „richtigen“ Richtung nicht abzuschirmen!

Wenn jetzt aber ein noch dazu so großes und hohes Gebäude (wenn ich richtig erinnere über 270 Meter lang und ca. 11 Meter hoch!) östlich der Siedlung errichtet wird, steht es schlicht im Weg. Denn Wind aus Ost und Nord-Ost gibt es dann nicht mehr und die Abkühlung muss ja erst einmal dieses große Gebäude herunterkühlen, bevor sich die niedrigeren Temperaturen dann mit (mehreren Stunden?) Verspätung in die Siedlung ausbreiten können. Der kühle Wind ist dann auf jeden Fall abgeblockt!

Das was im Winter ein Vorteil sein soll, das Abblocken der Winde aus Ost und Nord-Ost, wird im Sommer auf jeden Fall zu einem massiven Nachteil, denn von da kommt die „Hauptabkühlung“.

Und mir zumindest stellt sich die Frage, ob im vorliegenden Dokument die Aufheizung des Gebäudes überhaupt mit berücksichtigt worden ist? Ich kann das nicht erkennen.

Da wir eine immer älter werdende Gesellschaft sind und ältere Menschen i.d.R. mit Hitze größere Probleme haben als jüngere Menschen, spielt dieser Aspekt aber doch wohl eine zunehmend wichtige Rolle.

4. **Das Thema Flächen - wo bleibt die Biomasse?**

Auf Seite 3 ist die Rede von befestigten Flächen. Leider ist die Qualität des Dokuments - des pdf - nicht besonders gut. Ich konnte es z.T. nur schlecht lesen. Das gilt u.a. für einen Teil der Abbildungen. Ein dezidierter Plan auf den zwar verwiesen wird und anhand dessen man die Flächen identifizieren und überprüfen könnte, ist diesem Dokument leider nicht beigefügt.

Seitens der Bahn war ein Teil des Geländes mit Kopfsteinpflaster versehen, ein Teil bei den Gleisen mit dem „klassischen dunkelgrauen Bahnschotter“ und ein Teil war schlicht gar nicht befestigt. Auf dem größten Teil der Fläche konnte die Natur gut durch die „Befestigung“ hindurchwachsen. Regen konnte, wie ja im Dokument auch beschrieben, versickern. Der größere Teil der Fläche war - wie

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Begründung: Es dürfte unbestritten sein, dass ein großer Teil des Energiebedarfs eines Haushaltes in die Heizung fließt. Bei einem nicht oder schlecht gedämmten Haus können im Winter, oder allgemeiner: bei niedrigen Temperaturen, die Außenwände an der Rauminnenseite deutlich abkühlen, bei windexponierten Ecken mehr als im Windschatten. Ob und in welchem Umfang die Außenwände der Bestandsbebauung in der Sudetenstraße gedämmt sind, ist nicht bekannt. Bekannt ist aber, dass bei einer guten Wärmedämmung die Temperatur der Außenwände bei kaltem Wetter weniger abnimmt und damit auch die Raumlufttemperatur geringer sein kann, wodurch nicht nur die Heizkosten gesenkt werden, sondern auch die Behaglichkeit steigt. Bei wärmeren Temperaturen wirkt die Dämmung umgekehrt und sorgt für eine angenehme Kühle. Für die Heizkosten, die im Übrigen kein Thema der bauleitplanerischen Abwägung sind, sind damit die Außentemperatur, die Windexposition und die Wärmedämmung relevant. Für die geplanten Mehrfamilienhäuser wird ein BEG 40 Standard angestrebt (Bundesförderung für energieeffiziente Gebäude). Je kleiner der Wert ist, desto geringer ist der Primärenergiebedarf. Der Effizienzhaus-Standard ergibt sich aber immer aus der Kombination verschiedener baulicher und technischer Maßnahmen, vor allem aus den Bereichen Heizung, Lüftung und Dämmung. Die angestrebte Balance aus Kosten- und Energieeffizienz, optimaler Raum- und Flächennutzung sowie individueller Wohnlichkeit setzt die Betrachtung in einem Detaillierungsgrad voraus, der weit über die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung hinausgeht und nicht Gegenstand des vorliegenden Abwägungsprozesses sein kann.

Das Kapitel „Wind“ baut auf den einschlägigen Statistiken, abgebildet in Form von Windrosen, auf. Dies schließt nicht aus, dass der Wind auch mal aus einer anderen Richtung weht. Wesentlich ist aber die Feststellung, dass die Hauptwindrichtung bei Temperaturen unter +5° aus NO und über +10° aus N und SW ist. Für die Abwägung ist es nicht relevant, ob SW oder WSW angenommen wird, da die Bebauung in beiden Kreisabschnitten aufgelockert ist und keine den Luftaustausch gefährdenden Barrieren vorhanden sind. Die bei höheren Temperaturen vorherrschenden Winde aus N und SW/WSW tragen auch für die nächtliche Abkühlung in den Sommermonaten Sorge. Bleibt noch zu ergänzen, dass der Planstandort hoch und windexponiert über dem Lückenbachtal liegt, ein weiteres Argument für die Gewähr gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch bezogen auf die kleinklimatische Situation vor Ort.

In der Stellungnahme wird eine Untersuchung der Stadt Gießen erwähnt, die bedingt durch die Südausdehnung des Oberzentrums auch den Teil des Lindener Stadtgebietes umfasst, in dem der Planstandort „Am Bahnhof“ liegt.

man auf dem Screenshot am Ende dieser Stellungnahme sehen kann mit Vegetation bedeckt. Der Schotter der aktuell die Fläche teilweise bedeckt stammt entweder von Herrn Stamm (bzw. dessen Firma) oder der Firma revikon! Um diese künstlich geschotterte Fläche herum, macht sich die Natur auch jetzt wieder fleißig breit.

Ich gehe davon aus, dass aktuell bereits wieder mehr Fläche von Vegetation bedeckt ist, als in den Berechnungen berücksichtigt wurde.

Und befestigt heißt ja nicht versiegelt. Bei den geplanten Flächen für die Kurzzeitparker, den Flächen für die Mülltonnen, dem Gehweg und der Zufahrt zum Gelände (zum Parkdeck), sowie bei den Zuwegen zu den Häusern muss man aber wohl schon von einer Versiegelung sprechen - oder?

Entscheidender Kritikpunkt ist für mich aber, dass im vorliegenden Dokument nur von der Fläche ausgegangen wird. Nimmt man die Biomasse (die sich wahrscheinlich nur schätzen und nicht berechnen lässt, aber den entscheidenden Aspekt darstellt!) zum Vergleich, sieht es für das geplante Gebäude deutlich schlechter aus!

Wer nur einmal einen Blick auf Luftbilder von 2016 geworfen hat, weiß dass die Fläche zwar nicht vollständig aber doch zu einem relativ großen Teil begrünt war. Dort standen (das lässt sich auf den Bildern, die ich bei Frau Dilger-Becker sehen durfte - deshalb kenne ich auch die Jahreszahl - und die eine deutlich bessere Auflösung haben) mindestens 2 Dutzend Bäume und die Brombeere war in ihren Ausmaßen mindestens doppelt so groß! Ob ein Dach mit Standard-Dachbegrünung das auch nur ansatzweise ausgleichen kann, wage ich zu bezweifeln. Damit gibt es im Vergleich zu 2016 eine massive Verschlechterung des Mikroklimas!

Wer die Bilder noch nicht kennt - Screenshots vom natureg Viewer (und damit Bilder die ich hier wohl verwenden darf, die aber leider eine schlechtere Auflösung haben) finden sich am Ende des Dokuments.

Wenn man den aktuellen Zustand zugrundelegt - nebenbei ist die Natur wie oben schon erwähnt fleißig dabei sich das Gelände zurückzuerobern - und von der Biomasse ausgeht und nicht von der Fläche (Robinien und Brombeere bedecken vielleicht keine großen Flächen aber ihre Biomasse ist beachtlich!), wird es insgesamt trotz begrünter Dächer und einiger weniger (niedriger?) Bäume, die gepflanzt werden sollen, eher zu einer ich denke deutlichen Verringerung der Biomasse kommen. Damit ist von einer Verschlechterung mit Sicherheit aber nicht von einer Verbesserung des Mikroklimas auszugehen!

Eine Standard-Dachbegrünung ist niedrig und verträgt sowohl Hitzephasen als auch Staunässe. Aber sie ist niedrig. Und ich glaube nicht, dass in den aktuellen Planungen 15 cm hohe Substratflächen angedacht sind, um eine möglichst vielfältige Dachbegrünung in Gestalt einer Blühwiese zu erzielen. Diese müsste dann auf jeden Fall in einem städtebaulichen Vertrag festgeschrieben werden und so detailliert wird der nicht ausfallen - oder? Und selbst eine solche Blühwiese könnte denke ich nicht die Biomasse erreichen, die durch das Projekt noch zerstört wird.

Nach der „Karte der klima- und immissionsökologischen Funktionen“ bildet die Sudetenstraße eine Grenze. Östlich schließen Flächen mit einer nur „mäßigen Bedeutung“ für die Kaltluftlieferung an, die jenseits der Bahnanlagen durch „Flächen mit hoher Kaltluftproduktivität“ überlagert werden. Der Kaltluftabfluss erfolgt hang- und talabwärts in Richtung Lückenbach. Westlich der Sudetenstraße vermerkt die Karte Flächen mit einer „günstigen bioklimatischen Situation in den Siedlungsräumen“. Eine „hohe verkehrsbedingte Luftbelastung“ besteht nur im Bereich der Landesstraßen. Deshalb kann hier auf eine explizite Ansprache des Themas „Feinstaub“ verzichtet werden.

Die Karte „Planungshinweise Klima- und Immissionsökologie“ attestiert den Bahnanlagen eine „geringe bioklimatische Bedeutung“ und eine „geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die Themenkarte 5.08 „Kaltluftproduktion“ auf Seite 37 der Untersuchung. Hiernach findet auch in den ausgedehnten Gartenbereichen u.a. zwischen der Sudetenstraße und Friedrich-Ebert-Straße eine Kaltluftproduktion statt.

Die Bedeutung ausgewogener thermischer Bedingungen für einen erholsamen Schlaf wird nicht in Abrede gestellt. Die Untersuchung der Stadt Gießen stellt allgemein fest, dass Bäume einen großen Teil der Strahlung bereits im Kronen- und Stammraum absorbieren. Sie bewirken bei starken Einstrahlungsintensitäten eine erhebliche Abkühlung der Oberflächen- und Lufttemperatur.

Daher ist der seitens der Öffentlichkeit angeregte Erhalt des Gehölzstreifens auch mikroklimatisch begründbar. Wichtig ist hier das Zusammenwirken mit der geplanten Dachbegrünung und die Verwendung von hellen Farben als effektivem Mittel zur Senkung der Oberflächen- und Lufttemperatur.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ trotz der aus Gründen des Immissionsschutzes notwendigen Verbindungsbauten und einer Bauhöhe von rd. 11 m über dem Niveau der Sudetenstraße aufgrund des Erhalt von wesentlichen Teilen des straßenbegleitenden Gehölzstreifens, der Dachbegrünung und der Farbgebung die mikroklimatischen Gegebenheiten, zumal vor dem Hintergrund der sich aufgelockert darstellenden Bestandsbebauung, nicht in einem Maße verändern wird, die der besonderen Begutachtung bedürften und ggf. dem Satzungsbeschluss entgegengehalten werden müssten.

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst nur die Flächen, von denen die Stellungnahme sagt, dass sie nicht befestigt gewesen seien. Es kommt aber nicht darauf an, ob die Flächen asphaltiert, betoniert oder gepflastert sind, sondern darauf, dass die Flächen aufgrund der über 100 Jahre andauernden gewerblichen Nutzung so hoch verdichtet sind, dass sie faktisch kein Bodenleben mehr aufweisen und keine

5. Regen und Entwässerung:

Aktuell ist die Fläche zwar teilweise befestigt, aber nicht versiegelt, so dass Regenwasser auf der gesamten Fläche versickern kann. Nur die künstlich neugeschotterte Fläche ist so verdichtet, dass das Versickern dort etwas dauern dürfte, aber die Randbereiche lassen auch stärkeren Regen der dann dorthin abfließt versickern. Es ergibt sich also durch eine Dachbegrünung kein Vorteil... Im Gegenteil, eine einfache Standard-Dachbegrünung ist meines Wissens nach mit stärkeren Regenfällen überfordert, die Fläche, wie sie von der Bahn angelegt war, kam damit aber klar. (Alles andere wäre auch nicht im Interesse der Bahn gewesen!) Und wenn dort, wie 2016 noch der Fall, Bäume und Sträucher wachsen dürften, würden diese das Regenwasser noch besser speichern und dann nach und nach ebenfalls verdunsten... Es müsste nur der künstlich hingekippte Schotter wieder entfernt werden... Und ich gehe davon aus, dass das was an Vegetation aktuell da ist, Regenwasser besser speichern und wieder verdunsten lassen kann, als eine Standard-Dachbegrünung.

Die Entwässerung der Gebäude muss sowieso komplett neu angelegt werden, die bestehende öffentliche Entwässerung dürfte also, anders als im Dokument behauptet (!) überhaupt nicht tangiert sein. Jedenfalls wurde den Anwohnern der Sudetenstraße versprochen, dass unsere Kanalisation nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Und die Stadt Linden darf erwarten, dass revikon hier die gegebenen Versprechen auch einhält.

6. Fazit: Das Gebäude würde im Vergleich zum jetzigen Zustand zu einer spürbaren Verschlechterung des Mikroklimas führen. Es würde die Winde die im Sommer an den günstigen Tagen die Abkühlung bringen abblocken. Und an den Tagen, an denen der Wind aus einer ungünstigen Richtung (also über die Siedlung) kommt, dürfte sich die Abkühlung im Vergleich zum aktuellen Zustand ebenfalls deutlich verzögern, da durch den Verlust an Biomasse sowohl die Verdunstungskühle, als auch die Speicherung von CO2 und Feinstaub verringert werden. Ein Vergleich mit dem Zustand von 2016 fällt für das geplante Projekt dann natürlich noch viel schlechter aus. Diesen Vergleich aber möchte sich bitte jeder anhand der Screenshots vor Augen führen, denn dieser Zustand ließe sich ja wiederherstellen!

Wenn in allen Gutachten die Informationen so selektiv und einseitig präsentiert werden wie im „Gutachten“ zum Außenkomfort, haben die verantwortlichen Entscheidungsträger in Linden keine seriöse Entscheidungsgrundlage für dieses Bauprojekt!

„Das Letzte“ - oder ein ironisch-zynischer aber auch ernstgemeinter Abschluss:

Auf Seite 14 des Dokuments steht:

„Grünflächen und Bäume reduzieren die sommerliche Hitze durch Verschattung und Verdunstungskühlung und tragen zu einem verbesserten Mikroklima bei“

Versickerung mehr zulassen. Niederschlagswasser konnte nur seitlich ablaufen. Bei den angesprochenen Flächen für Kurzzeitparker handelt es sich um Stellplätze, für die die Stellplatzsatzung der Stadt Linden eine wasserdurchlässige Befestigung vorschreibt. Die Standplätze für Wertstoff- und Restmüllbehälter und die Zuwegungen sollen soweit möglich wasserdurchlässig befestigt werden. Die Abfahrt zum Garagengeschoss muss so befestigt werden, dass sie von allen relevanten Fahrzeugen ganzjährig befahren werden kann.

Der Vergleich der Luftbilder zeigt nur, dass in den vergangenen Jahre Pflegemaßnahmen durchgeführt worden sind, um der Sukzession Einhalt zu gebieten. § 39 BNatSchG verbietet nur Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen. Die außerhalb dieser Zeit durchgeführten Maßnahmen sind nicht zu beanstanden.

Den früheren Zustand bewerten zu wollen, ist müßig, da im Herbst 2021 eine Bahnsteigerneuerung durchgeführt wurde, im Rahmen derer die Reste des ehemaligen Anschlussgleises beseitigt wurden. Die Fläche wurde anschließend mit Schotter aufgefüllt und glattgezogen. Die Tochterfirma der Deutschen Bahn, die die Baumaßnahmen beauftragt hat, hat dem ausführenden Unternehmen auch gestattet die im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Anschlussflächen großräumig für die Baustelleneinrichtung, die Lagerung von Asphaltaufruch und Baustoffen zu nutzen. Die hiervon betroffenen Flächen sind aktuell vegetationsfrei.

Die Stadt Linden hat im November 2021 die noch aus der Zeit der Erzverladung stammende Natursteinmauer (Basaltlava, vermörtelt) zwischen dem Bouleplatz und den Bahnanlagen freigelegt, da im mittleren Abschnitt ein größerer Ausbruch zu verzeichnen war, infolgedessen die Standfestigkeit der Mauer insgesamt untersucht werden musste. Am Fuß der Mauer wurden die Gehölze daher auf eine Fahrzeugbreite entfernt. Die befahrene Fläche ist aktuell ebenfalls weitgehend vegetationsfrei (Stand 19.11.2021). Natürlich werden die derzeit vegetationsfreien Flächen in den kommenden Jahren wieder von der für starkes Wachstum bekannten Brombeere besiedelt, sofern die Fläche nicht bewirtschaftet oder, wie in Folge des Bebauungsplanes vorgesehen, umgenutzt wird. Eine mikroklimatisch relevante Biomasse werden die Brombeeren aber nicht erzeugen. Hierfür bedürfte es schon einer länger andauernden Sukzession hin zu einem von größeren Bäumen dominierten Feldgehölz.

Die geplante Dachbegrünung reduziert zwar die Erwärmung im Gebäude und Gebäudeumfeld. Ein Ersatz für die zu entfernenden Gehölze stellt sie nicht dar. Ein solcher ist aufgrund der bezogen auf die Kaltluftbildung marginalen Bedeutung der zu entfernenden Gehölze aber auch nicht erforderlich.

Stimmt!

Ist das nicht das beste Argument überhaupt, die Natur machen zu lassen? Die hat die Fläche schon einmal zu nutzen gewusst und das Mikroklima für uns Anwohner mit Sicherheit deutlich verbessert. Und Anwohner meint (fast) die ganze Siedlung! (Menschen, die in der Ludwigstraße ihre Gärten nach Norden haben – die „Glücklichen“ dürften von der Verschlechterung kaum bis gar nicht betroffen sein.)

Aber eine solche Fläche nicht zu nutzen ist in den Augen der meisten Menschen ja leider so etwas wie Frevel. Dabei „nutzt es uns ja!“

Mein Vorschlag wäre erst einmal ein Konzept für den Nahverkehr und damit für den Ausbau und die Neugestaltung des Bahnhofsbereichs zu erstellen. Der Teil der Fläche, der zum Bahnhof hin gelegen ist, dürfte dann als Park & Ride Parkplatz eingeplant sein. Diesen Park & Ride Parkplatz könnte man überdachen und das Dach begrünen und mit Photovoltaik versehen.

Nur weil jemand am Bahnhof wohnt, heißt das ja nicht, dass auch die Bahn als Nahverkehrsmittel genutzt wird. (Alle die ich in der Sudetenstraße kenne, die in Gießen arbeiten, fahren mit dem Auto...) Und die Mieten sind in Hüttenberg, Lützelinden, Pohlheim sehr viel erträglicher als in Linden...

Den größten Teil der Fläche dürfte dann die Natur nutzen, zu ihrem und unserem Vorteil!

7. Die Bilder, die gleich folgen stammen aus dem natureg-viewer (<https://natureg.hessen.de/mapapps/resources/apps/natureg/index.html?lang=de>). Luftbilder in noch besserer Qualität liegen bei der Stadt vor. Ich finde es sehr bedauerlich, dass solche Bilder in guter Auflösung in der Offenlegung nicht zu finden sind und bei der ganzen Diskussion keine Rolle spielen! Sie würden einen sehr viel besseren Eindruck von der Naturzerstörung geben, die mit dem Projekt „insgesamt“ verbunden ist. Besonders eindrucksvoll (und schockierend) ist das Luftbild aus dem Jahr 2018 das ich bei Frau Dilger-Becker sehen konnte und das das Ausmaß des Kahlschlags zeigt. Die Bilder geben finde ich einen Eindruck, von dem was dort war und wieder sein könnte, bzw. welches Entwicklungspotential außerhalb einer Wohnbebauung in dieser Fläche stecken könnte.

Sollte uns angesichts der Zerstörung die bereits geschehen ist, der Erhalt dessen, was noch geblieben ist, nicht besonders wichtig sein? Zumal die Vegetation, unabhängig von ihrer „biologischen Wertigkeit“ (Biodiversitätsindex usw.) in jedem Fall für das Mikroklima wertvoll ist.

zu 5.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Entwässerung erfolgt durch Anschluss an den Mischwasserkanal in der Sudetenstraße, da ein Vorfluter, der eine Entwässerung im Trennsystem ermöglichen würde, nicht erreichbar ist. Der Kanal leitet das Mischwasser nach Norden bis zum Lückensammelsammler des Wasserverbandes Kleebachtal. Die Abwasserbehandlung erfolgt in der Kläranlage Gießen.

Im Zuge der Entwässerungsplanung wird auch eine hydraulische Überrechnung der örtlichen Entwässerungsanlagen vorgenommen werden. Es wird nur so viel Wasser in den Mischwasserkanal eingeleitet, wie dieser aufnehmen kann. Die Details, auch welcher Bemessungsregen zugrunde zu legen ist, werden frühzeitig mit den zuständigen Wasserbehörden abgestimmt. Der Wasserverband Kleebachtal wird involviert. Soweit möglich, wird anfallendes Regenwasser vor Ort versickert. Für abzuleitendes Regenwasser wird eine Rückhaltung/verzögerte Ableitung über Retentionszisternen oder Stauraumkanäle/Boxensysteme vorgesehen. Die Kanalisation in der Sudetenstraße, wird also nicht in Mitleidenschaft gezogen.

zu 6.: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

An der Bauleitplanung „Am Bahnhof“ wird festgehalten. Die Stadt Linden wird, wie in den vergangenen Jahrzehnten auch, behutsam wachsen, wobei besonderer Wert daraufgelegt wird, dass zunächst die vorhandenen Flächenressourcen genutzt werden, bei denen es keine Nutzungskonkurrenzen gibt, also z.B. gewerbliche Brachflächen wie die Fläche „Am Bahnhof“.

Die Park & Ride-Parkplätze haben sich bisher, also auch schon vor Corona, als ausreichend erwiesen.

Selbst wenn die Annahme stimmt, dass die Mieten in Hüttenberg, Lützellinden und Pohlheim niedriger als in Linden sind, ist dies kein Grund auf eine weitere Entwicklung in Linden zu verzichten.

zu 7.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Es wurde in den Ausführungen zu den einzelnen Punkten der Stellungnahmen 6.1 und 6.2 dargelegt, dass und warum an der Bauleitplanung „Am Bahnhof“ festgehalten wird. Ergänzungen hierzu sind nicht erforderlich.

Ein Bild von 2016:



Ein Bild von wahrscheinlich von 2019 oder 2020:



Man beachte vielleicht im oberen Bereich das „Riesenloch“, dass Herr Stamm gerissen hat... Auf dem Bild das ich von 2018 kenne, ist der „Kahlschlag“ noch extremer zu sehen, auf diesem Luftbild hat die Natur bereits wieder begonnen, die Fläche zurückzuerobern.

Von:

Gesendet: Freitag, 1. Oktober 2021 16:26

An: Stadt Linden - Bauleitplanung <bauleitplanung@linden.de>

Betreff: Bebauungsplan Nr.68 "Am Bahnhof" Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Bauvorhaben "Am Bahnhof" möchten wir eine Erfahrung beitragen, die dem angenommenen Wohnraumbedarf deutlich widerspricht. Seit fast vier Wochen ist unser Angebot auf der Seite des Studentenwerks Gießen- Wohnboerse: Großzügiges Zimmer, Vorraum und großer Balkon zur Eigennutzung, eigenes Bad, eingestellt. Dazu weniger als 10 Minuten Fußweg zum Bahnhof und günstige Miete - 220 € Warmmiete. Es haben sich inzwischen nur 4 Interessenten gemeldet, es kam zu einer Besichtigung mit einer Absage, da die Studentin sich erst bei der Besichtigung gewahr wurde, dass die Buslinie 1 nur in Kleinlinden, nicht in Großen-Linden verkehrt. 2 Wochen vor Semesterbeginn haben wir noch keinen Mieter.

Dies zeigt uns Folgendes:

Studenten wollen nicht in Linden wohnen, der ÖPNV ist unzureichend
In Gießen ist für diese Personengruppe bereits genug Wohnraum vorhanden
Die Freigabe der Bebauung würde eine Konkurrenz für Vermietungswillige mit bestehendem Wohnraum schaffen.

Demnächst wird in unserem Wohnhaus zusätzlich eine Einzimmerwohnung angeboten. Auf die Nachfrage blicken wir inzwischen nicht mehr mit Optimismus.

Der Wohnraumbedarfsplan, bzw. die angenommene Nachfrage ist offensichtlich entstanden, als "Homeoffice" und "Hybrides Arbeiten" noch völlige Fremdwörter waren.

Mit freundlichen Grüßen

Öffentlichkeit 7 (01.10.2021)

Beschlussempfehlung

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Es ist bedauerlich, dass die Vermietung nicht erfolgreich war. Dies ist für den vorliegenden Abwägungsprozesse im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ aber nicht abwägungsrelevant. Auch ist die Bauleitplanung grundsätzlich wettbewerbsneutral, d.h. ein Verzicht auf die Ausweisung des Allgemeinen Wohngebietes mit der Begründung, keine Wettbewerbssituation zu vorhandenen Angeboten zu schaffen, wäre mit den Vorgaben des Baugesetzbuches nicht vereinbar.

Zum Wohnungsbedarf wird u.a. auf die „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den sozialen Wohnungsbau im Landkreis Gießen“, erstellt von dem Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (GEWOS), Hamburg, hingewiesen. Die Ergebnisse für den Teilraum Süd wurden am 15.10.2021 präsentiert. Hiernach besteht in Linden bis zum Jahr 2040 ein quantitativer Neubaubedarf von 540 Wohnungen. Auf die Zeit bis 2025 entfallen hiervon 190 Wohnungen, anschließend nimmt der Neubaubedarf kontinuierlich ab. Mit der geplanten Bebauung „Am Bahnhof“ kann ein Teil dieses Neubaubedarfs abgegolten werden.

Zu dem letzten Satz der Stellungnahme sei angemerkt, dass vor allem Mehrraumwohnungen unterschiedlicher Größe und für unterschiedliche Zielgruppen angeboten werden sollen, die von ihrem Zuschnitt, dem energetischen Standard, der technischen Ausstattung usw. auch für das Arbeiten zu Hause geeignet sind.

35440 Linden

- Stadt Linden –
- Herrn Bürgermeister Jörg König
- sowie dem Magistrat und der Stadtverordnetenvertretung der Stadt Linden

- Per E-Mail

EINSPRUCH bzw. Stellungnahme gegen Änderung des Flächennutzungsplans, sowie des Bebauungsplans Nr. 68 „Am Bahnhof, 35440 Linden“,

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie meine Stellungnahme / meinen Einspruch.

Ich möchte betonen, dass das „Wohnraum schaffen“ auch für die Stadt Linden unstrittig ist. Allerdings bedarfsgerecht, sinnvoll und von allgemeinem Interesse. Meines Erachtens ist es bei dem geplanten Bauvorhaben nicht der Fall.

1. - In Zeiten einer Pandemie so einen Wohnblock mit ca. 130 Wohnungen dort zu errichten, was weit und breit das Seinige sucht, ist m. E. nicht sinnvoll. Was passiert denn, wenn da jemand positiv getestet wird? Dann schießt die Inzidenz doch rasch in die Höhe. Oder gilt da dann G2? Ist das rechtmäßig nur an G2-Menschen zu verkaufen oder zu vermieten? Außerdem ist auch G2 leider keine Garantie. Hier sehe ich mich persönlich gefährdet, gerade im Bezug auf meinen Sohn, der sich nicht impfen lassen kann, da er unter 12 ist.
2. - Wird es einen ein Mietpreisdeckel bei vermieteten Wohnungen?
3. - Wird eine zeitliche Verpflichtung zur Eigennutzung festgelegt bei selbst genutzten Eigentumswohnungen?
4. - Wir haben „damals“ das Wohnhaus in Linden gekauft, gerade weil es sich um ein Wohngebiet mit Ein- / Zweifamilienhäusern handelt; mit kurzen Wegen, aber auch mit Blick ins Feld. Und waren bereit, dafür den verhältnismäßig hohen Preis zu zahlen. Durch das Vorsetzen eines Riesen-Wohnblocks (der wie erwähnt weit und breit das Seinige sucht...), verringert sich die Lebens- und Wohnqualität und der Wert des Gebäudes wird dadurch fallen.
5. - Der Bahnhof ist gar nicht ausgelegt für die wachsende Zahl der Fahrgäste. Es ist nicht ausreichend Platz an den Bahnsteigen. Es sind nicht genügend Parkplätze in der Nähe. Kann ausreichend für Sicherheit gesorgt werden, denn gerade Frauen fühlen sich in Bahnhofsnähe und in Unterführungen unsicher? Und vieles mehr.
6. - Der Verkehr ist gar nicht ausgelegt, für den steigenden Verkehr durch die Anwohner, Gäste/Besucher, Lieferdienste, Umzugswagen (bei kleinen Wohnungen gibt es eine höheres „Kommen und Gehen“), und vieles mehr. Auch dieses verringert die Wohn- und Lebensqualität unnötig. Meines Erachtens fehlt ein vollumfängliches Verkehrs-Konzept für Linden.

Öffentlichkeit 8 (25.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Da es sich um keinen für die Bauleitplanung relevanten Belang handelt, ist auch keine weitergehende Abwägung erforderlich. Bis zu einem möglichen Bezug dürfte die aktuelle Pandemie aber trotz der Politik in Land und Bund überwunden sein.

zu 2. und 3.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Da es sich auch hier um keine für die Bauleitplanung relevanten Belange handelt, ist auch keine weitergehende Abwägung erforderlich.

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Der Hessischer Verwaltungsgerichtshof Kassel hat in seinem Urteil 07.04.2014 (3 C 914/13.N) zur Frage der Antragsbefugnis im Normenkontrollverfahren festgestellt, dass die Veränderung des Verkehrswertes eines Grundstücks, die durch planerische Festsetzungen eines Bebauungsplans für außerhalb des Plangebiets gelegene Grundstücke eintritt, grundsätzlich keinen schutzwürdigen Belang darstellt, der bei der Abwägung zu berücksichtigen wäre (<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LARE190029443>, Abruf 17.11.2021)

Unabhängig der Rechtsprechung ist auf den prozessualen Charakter der Bauleitplanung hinzuweisen. Nach § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; die Aufstellung kann insbesondere bei der Ausweisung von Flächen für den Wohnungsbau in Betracht kommen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient hier gerade auch der Berücksichtigung privater Belange.

Die geplante Bebauung wird sich auf das Straßenbild in der Sudetenstraße auswirken. Um das Straßenbild möglichst wenig zu verändern, ist die Gehölzstruktur östlich entlang der Straße mit Ausnahme der Zuwegungen zum Erhalt festgesetzt. Die zulässigen Gebäudeoberkanten korrespondieren mit den Firsthöhen der Bestandsbebauung. Unbestritten werden sich die geplanten Mehrfamilienhäuser mit ihren Verbindungsbauten aber abweichend darstellen. Es wird sich um eine Formensprache handeln, wie sie z.B. auch die in den vergangenen Jahren entstandenen Mehrfamilienhäuser in der Kurt-Schumacher-Straße sprechen und die durchaus in einem als interessant zu bezeichnender Kontrast zur Bestandsbebauung stehen werden. Diese kann auch als Modernisierung und Attraktivitätssteigerung verstanden werden.

zu 5.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

7. - Da sich bestimmt auch Kinder ansiedeln sollen, reichen die Kindergarten- und Schulplätze m. E. überhaupt gar nicht und auch der Personalschlüssel an ErzieherInnen und LehrerInnen muss deutlich aufgebessert werden.
8. - Es ist kein Spielplatz oder Ähnliches eingeplant. Wo sollen sich die Kinder aufhalten und spielen? Auf den Gleisen? Gerade ein Mehrgenerationenspielplatz wäre angebracht – für die Kinder zum Spielen; für die Eltern/Großeltern zum Verweilen.
9. - Was passiert, wenn kurz oder lang das dritte und somit vierte Gleis kommt? Gerade der Güterverkehr muss doch entlastet werden und somit ist es doch nur eine Frage der Zeit, bis das dritte/vierte Gleis kommt. Platzmäßig könnte es gerade noch passen... Aber ist das schön? Ist das gut? Dann wohnen die (neuen) Anwohner ja noch knapper an den Gleisen?
10. - Wie ist das hinsichtlich des Lärms geregelt? Das derzeit vorliegende Lärmgutachten ist m. E. nicht ausreichend. Die dort angegebenen Lärmwerte übersteigen m. E. die erlaubten Werte.
11. - Wie ist das hinsichtlich Erschütterung? Was passiert, wenn durch die Erschütterung das gute „Meissner Porzellan“ in der Vitrine umfällt? Es fehlt m. E. ein Erschütterungsgutachten.
12. - Wie ist das hinsichtlich Luft/Sauerstoff und Licht? Durch den Bau wird die Sauerstoffzufuhr erheblich gestört.
13. - Viele Tiere sind m. E. im Artenschutzgutachten nicht aufgeführt. Dieses muss nachgebessert werden! Zum Beispiel Ameisen müssen umgesiedelt werden. Was passiert mit der Haselmaus, mit Schlingnattern, Zauneidechsen, diverse andere Vögel, Insekten, Reptilien; Pflanzen, und Vielem mehr?
14. - Kann garantiert werden, dass der vorhandenen Grünstreifen vollständig erhalten bleibt und durch den Bau nicht geschädigt wird?
15. - Welche Ausgleichsmaßnahmen sind geplant für die wegfallenden Grünflächen?
16. - Was passiert bei Schaden an den Bestandsgebäuden – während der Bauzeit aber auch nach Fertigstellung (Risse im Mauerwerk / in der Fassade; Schaden an Rohrleitungen, etc.)
17. - Das Areal Am Bahnhof (was ja schon durch den Vorbesitzer ordentlich gerodet wurde...) ist im Konzept „Linden 2036“ ganz anders verplant. Warum wird das Konzept „Linden 2036“ nicht erstmal umgesetzt und dann folgen weitere Maßnahmen? Kostete das Konzept „Linden 2036“ nicht auch Steuergelder? Wird das einfach über den Haufen geworfen, nur weil ein Investor eine andere Idee hat?
18. - Der Bürgerwille kann doch nicht einfach ignoriert werden. Es kann doch nicht richtig sein, dass hier Politik gegen den Bevölkerungswillen ausgeübt wird. Auf die Schnelle kamen ca. 1.300 Unterschriften gegen das Bauvorhaben in der geplanten Form zusammen. Eine Gegenbewegung „Pro Bau“ mit nur annähernd so vielen Willensbekundungen gibt es nicht! Die SPD hat sich klar gegen das Bauvorhaben in der geplanten Form positioniert, was sich ggf. auch bei dem Ergebnis zur Bundestagswahl am 26.09.2021 widerspiegelte, denn in Linden hat nun die SPD plötzlich mehr Stimmen erhalten als die CDU! Und auch der Volksentscheid in Berlin, wo die Mehrheit der Berliner für die Enteignung großer Immobilienkonzerne ist, spricht doch eher gegen den Bau solcher Renditeobjekte. Oder wird die Immobilie in Gemeineigentum überführt?

Ich bitte Sie um Abwägung dieser ganzen Punkte im Sinne eines gesamtinnerstädtischen Konzeptes, was ja eigentlich durch das Konzept „Linden 2036“ auf den Weg gebracht wurde.

19. Gerade weil doch das Thema „Klimapolitik“ bei fast allen demokratischen Parteien die Priorität Eins erreicht hat, kann im Zweifel doch nicht einfach „pro Ökonomie“ entschieden werden und das Thema Ökologie rückt ins (vergessene) zweite Glied. Pro Klima“ reden und dann doch „Pro Wirtschaft“ entscheiden führt nicht gerade zu Vertrauensgewinn, sondern eher zu Politikverdross und Vertrauensverlust.

Da nur die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen entwidmet und der Planungshoheit der Stadt Linden übergeben worden sind und der Bahnhofspunkt einschließlich der Park & Ride-Parkplätze nicht im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen, bedarf es hier auch keiner weiteren Abwägung.

zu 6.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Verkehrsuntersuchung hat aufgezeigt, dass das planinduzierte zusätzliche Ziel- und Quellverkehrsaufkommen unschwer über die bestehenden Stadtstraßen abgewickelt werden kann. Verkehrliche Belange stehen der Bauleitplanung also nicht entgegen. Die Bauleitplanung „Am Bahnhof“ begründet damit auch kein Erfordernis zur Erstellung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes.

zu 7.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Bis zum Bezug der Wohnungen werden ausreichend Kindergarten- und Schulplätze und das erforderliche Personal zur Verfügung stehen.

zu 8.: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Ein Kleinkinderspielplatz ist auf dem Baugrundstück anzulegen (§ 8 Abs. 2 HBO), der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren. Der nächste öffentliche Kinderspielplatz befindet sich in der Bismarckstraße in einer Entfernung von 300-350 m zur Sudetenstraße. Der Mehrgenerationenspielplatz im Stadtzentrum westlich der Gustav-Heinemann-Straße ist zwar rd. 1.100 m von der Sudetenstraße entfernt, es handelt sich hierbei aber um eine Entfernung, die von Jugendlichen und Erwachsenen unschwer bewältigt werden kann.

zu 9.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Der Regionalplan Mittelhessen 2010 formuliert zwar als Ziel der Raumordnung, das bestehende Schienennetz für den Fern- sowie den Regional- bzw. Nahverkehr in der Region zu sichern und bedarfsgerecht zu modernisieren bzw. auszubauen. Dies betrifft auch die Main-Weser-Bahn. Der Entwurf des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ trägt diesem Ziel der Raumordnung dadurch Rechnung, dass die für den Bau eines 3. Gleises (das 4. Gleis käme auf der Leihgesterner Seite zu liegen) notwendige Fläche von der Bebauung freigehalten wird. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar nur eine Netzverdichtung vor. Die DB Netz AG betreibt keine Planung. Ein 3. Gleis ist damit in den kommenden Jahrzehnten nicht zu erwarten und hier nicht abwägungsrelevant.

zu 10.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

- **Fach- und sachliche Begründung:**
20. - **Fortschritt des Wohnraumversorgungskonzeptes**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht m. E. der gerade vorgestellten Fortschritt des Wohnraumversorgungskonzeptes des Landkreises Gießen. Den BürgerInnen Lindens wird seit langem vorgegaukelt, dass es einen großen Bedarf an sehr kleinen Wohnungen gibt, was aber nun durch das neue Wohnraumversorgungskonzept des Landkreises widerlegt wurde. Insbesondere für ältere Menschen sollen ihre Wohnhäuser verlassen und in sehr kleine Wohnungen (ohne Garten, ggf. sogar ohne Fenster zum Lüften) ziehen, um Platz für schaffen. Das ist wohl eher Wunschdenken, denn wer würde freiwillig sein Haus mit Garten verlassen, um in eine kleine Wohnung direkt an die Gleise zu ziehen? Für die Vermarktung seitens des Investors mag das besser sein, um maximale Rendite zu erzielen, was ich dem Investor nicht vorwerfe. Aber das darf meines Erachtens kein Grund für eine innerstädtische Stadtentwicklung sein, da es am Bedarf und an der Nachfrage vorbeigeht. PS.: Derzeit sind für Linden bei Immo Scout 212 Wohnungen im Angebot (Umkreis 10 km), und immerhin noch 36 Treffer bei einem Umkreis von 5 km... Hier gibt es jetzt schon eher ein höheres Überangebot als Nachfrage, zumal ja Einiges „unter der Hand“ weggeht und gar nicht in die Vermarktung kommt.
 21. - **Nahverkehrskonzept / ÖPNV**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht m. E. einem vernünftigen Nahverkehrskonzept mit Anbindung an den ÖPNV. Gerade bei einem wachsendem ÖPNV und der steigenden Anzahl von Fahrgästen und Zugabteilen muss doch Platz geschaffen werden, um Gehwege vorzuhalten, ordentliche Möglichkeiten zum Unterstellen zu schaffen, um auf den Zug/Bus zu warten (gerade in Corona-Zeiten ist Abstand doch besonders wichtig!). Des Weiteren braucht man ja Platz für die (Park & Ride-) Plätze für Fahrräder, Autos, inkl. ausreichend Aufladestationen für die E-Bikes und E-Fahrzeuge. Durch die Bebauung würde das jetzt schon m. E. unmöglich werden. Und noch unmöglicher, wenn dann das dritte und somit vierte Gleis in Zukunft kommen werden, was ja sicher schon in Planung ist, um gerade den Güter-, aber auch um den Personenverkehr zu entlasten
 22. - **Lärmschutzplan**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht m. E. dem Lärmaktionsplan des Regierungspräsidiums Gießens, da m. E. die Grenzwerte überschritten werden.
 23. - **Demografieatlas**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht m. E. dem Demografieatlas des Landkreises Gießens, da halt nicht bedarfsgerecht und nicht zukunftsgerichtet gebaut wird.
 24. - **ISEK – Gesamtstädtisches Stadtentwicklungskonzept Linden 2036**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht m. E. dem Gesamtstädtischen Integriertem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Linden (ISEK), welches erst kürzlich vereinbart wurde und nun durch die Ideen eines einzelnen Investors wieder über den Haufen geworfen wird. Gerade das „Grüne Band“ was dort als wichtige innerörtliche Grünfläche vorkommt, würde durch die geplante Baumaßnahme arg zerstört werden. Eine über Jahre gewachsene, intakte Grünfläche würde einem „Betonmonster“ geopfert werden, falls natürlich Folgen für den Klima-, Umwelt- und Artenschutz hätte. Zum Beispiel die Haselmaus aber auch andere Bewohner wie Ameisen, Insekten, Vögel, Reptilien, etc. müssten umgesiedelt werden
 25. - **Arbeitskreis Kommunaler Klimaschutz**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht m. E. dem Arbeitskreis Kommunaler Klimaschutz, aus dem hervorgeht, dass „neu bauen“ auch sanieren von alten Gebäuden bedeutet. Hier wäre ein Förderprogramm „jung kauft alt“ sicherlich eine sinnvolle Maßnahme, damit die ganzen alten Häuser aus den 50-iger bis 80-iger Jahren, wo nun ein Generationswechsel stattfindet, modern und energetisch sinnvoll saniert werden, im besten Fall als Mehrgenerationenhäuser. Des Weiteren gibt es in Linden noch Baulücken und sogar Leerstände, was man erstmal angehen könnte! Gerade Bürogebäude stehen oftmals leer aufgrund „Home Office“. PS.: das würde m. E. völlig reichen um den Bedarf / die Nachfrage an Wohnraum in Linden zu decken.

Die Immissionsberechnung ist von dem zuständigen Dezernat des Regierungspräsidiums Gießen geprüft und nicht beanstandet worden.

zu 11.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Sowohl die objektbezogenen/passiven Schallschutzmaßnahmen als auch die Prüfung, ob Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforderlich werden, sind Gegenstand der Baugenehmigungsverfahren. Insofern bedarf es hier keiner Ergänzung des Abwägematerials.

zu 12.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Wie die Untersuchung zur Besonnung und qualitativen Bewertung des Außenkomforts zeigt, stehen auch die hier angesprochenen Themen der Bauleitplanung nicht entgegen.

zu 13.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der von der Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG ohne vorherige Rücksprache mit der Grundstückseigentümerin durchgeführten Baumaßnahmen ist es zu Zerstörungen gekommen, die ergänzenden Erhebungen in der nächsten Vegetationsperiode entgegenstehen. Daher wurde in Abstimmung mit der UNB von einer Worst-Case-Betrachtung ausgegangen und auf den Flächen östlich der geplanten Mehrfamilienhäuser Kompensationsmaßnahmen auch für die in der Stellungnahme genannten Artengruppen vorbereitet.

zu 14. und 15.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet: Der Gehölzstreifen entlang der Sudetenstraße ist mit Ausnahme der Zuwegungen als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Damit ist er zu erhalten und es sind, wie bei erdeingreifenden Baumaßnahmen heute üblich, die zum Schutz der Gehölze auch während der Bauphase notwendigen Maßnahmen zu treffen. Ausgleichsmaßnahmen für die freizustellenden Flächenanteile sind nicht erforderlich.

zu 16.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet: Die Baustelle für die Mehrfamilienhäuser wird von der Bahnseite aus angeedient. Bauschäden an den Bestandsgebäuden in der Sudetenstraße sind daher nicht zu befürchten.

zu 17.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Bezüglich des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK wird auf die Ausführungen unter Ziffer 24 verwiesen.

zu 18.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

26. - **Ursprüngliche Planung / Nutzung des Areals**
Das geplante Bauvorhaben widerspricht den ursprünglichen Plänen, denn beim Verkauf des Areals von der Deutschen Bahn an den Investor Hans-Werner Stamm waren sinnvollerweise Park & Ride-Plätze angedacht, um den ÖPNV zu unterstützen. Seinerzeitiger Zeitungsartikel anbei.
27. - **Innerörtliche Grünfläche**
Der Verlust der innerörtlichen Grünfläche wird nicht adäquat ersetzt!
Dabei wird klar bezweifelt, dass eine Ersatzfläche überhaupt die gleichen Qualitäten erreichen kann wie der Istzustand, vor allem der alten Bäume, inkl. des wichtigen Totholzes.
Die Orts- bzw. Landschaftsbildveränderung wird in den vorgelegten Unterlagen nicht zutreffend oder gar nicht beschrieben bzw. bewertet. Insbesondere werden die Veränderungen an der Naherholungsinfrastruktur auch auf der der Bahnseite gegenüberliegenden Seite nicht thematisiert. Die Annahme es gebe hier eine „Gehölzkulisse“, die das Vorhaben abschirmt, ist schlicht falsch.
Die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen soll gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 14 BauGB besonders berücksichtigt werden. Sie ist aber gar nicht berücksichtigt worden.
Die Grünfläche ist zu erhalten und zu entwickeln.
28. - **Städtebauliche Entwicklung**
Nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 sind die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen, sonstigen städtebaulichen Planung besonders zu berücksichtigen.
Das ISEK „Linden 2036 wurde nicht ausreichend berücksichtigt! Auf der Seite 6 der Begründung findet sich lediglich eine inhaltliche Wiederholung des Konzeptes, aber keine adäquate inhaltliche Auseinandersetzung. Hier heißt es:
„Dass der Planstandort „Am Bahnhof“ in dem in den Jahren 2018 und 2019 erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept nicht explizit angesprochen ist, liegt darin begründet, dass die Planungshoheit für die ehem. Erzverladung erst mit der Entwidmung Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.03.2020) an die Stadt Linden übertragen worden ist.“
Dies würde aber bedeuten, dass eine planerische Betrachtung der ISEK, Ziele mit Bezug auf die Fläche nachgeholt werden muss, um ihr Entwicklungspotential einschätzen zu können.
Insbesondere ist das im ISEK konzipierte „Grüne Band“ zu thematisieren. Ein bloßes „Abstandsgrün“ entlang der Sudetenstraße kann ja nicht gemeint sein, weil dieses im Bestand ja schon vorliegt, und letztlich auch keine Aufenthaltsqualitäten aufweist. Wenn das entlang der Ostseite der Bahn verlaufende Stadtgrün zugunsten einer Bebauung aufgegeben oder nur als „Restgrün“ erhalten werden soll, stellt sich die Frage nach der Alternative für das „Grüne Band“.
Die bauliche Verdichtung und die Nutzung innerörtlicher Ressourcen ist Ziel der Regionalplanung. Gleichzeitig muss die Planung auch städtebauliche, denkmal- und landschaftspflegerische/landwirtschaftliche- sowie umwelt- und naturschutzfachliche Belange berücksichtigen. (Regionalplan Mittelhessen Ziel 5.2-5). In den Unterlagen findet sich keine Auseinandersetzung mit diesen Belangen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung! Historisch gewachsenes städtebauliches Gefüge und Freiflächenbedarf für Bestand und Planung scheint es nicht zu geben!?!
Die Unterlagen zur Flächennutzungsplan-Änderung sind somit nicht vollständig! Eine Abwägung kann also gar nicht erfolgen.
29. - **Entwicklung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Fläche „Nördlich Breiter Weg“**
Hierzu heißt es in der Begründung:
„Sowohl aus der Wohnbaufläche W1 als auch der Wohnbaufläche W2 könnten zwar Wohngebiete entwickelt werden, innerhalb derer auch Mehrfamilienhäuser möglich wären. Allerdings bedürfen die aus den beiden Wohnbauflächen zu entwickelnden Wohngebiete sowohl im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung als auch der Entwässerung jeweils einer Gesamtkonzeption. Es ist daher nicht möglich, Teilflächen für den Bau von Mehrfamilienhäusern vorab zu beplanen.“
Es wird aber kein Hinweis darauf gegeben, warum es nicht möglich ist, die verkehrliche Erschließung, Entwässerung und Gesamtkonzeption zu erstellen. Dies ist doch der Standard-Regelfall!

Der Bürgerwille wird auch nicht ignoriert. In einer repräsentativen Demokratie wie der unseren wählen die BürgerInnen bekanntermaßen Parteien, die die unterschiedlichen Interessen in den entscheidungsbefugten Gremien vertreten.

Die Stadt Linden hatte am 30.06.2021 mit Erstwohnsitz gemeldet 13.215 Einwohner (<https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten>). Eine Unterschriftenliste mit ca. 1.300 Unterschriften, nach hiesigen Informationen von Befürwortern des Erhalts des Gehölzstreifens/Gegnern der geplanten Wohnhäuser vor dem Rewe-Markt gesammelt, bildet den „Bürgerwillen“ nicht repräsentativ ab. Die städtischen Gremien müssen aber z.B. auch die Interessen der Bürger, die nicht ausreichendem Wohnraum versorgt sind, vertreten und haben sich daher mehrheitlich für die Bauleitplanung „Am Bahnhof“ entschieden.
Dass jeder Investor auch wirtschaftliche Interessen verfolgt, ist unbestritten, allerdings hat die Stadt Linden ihre Forderungen zur Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums in den Städtebaulichen Vertrag eingebracht. Eine „Überführung“ der geplanten Mehrfamilienhäuser in Gemeindeeigentum bedarf insofern keiner Erörterung.

zu 19.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Sie sind aber nicht abwägungsrelevant. Es sei aber der Hinweis gestattet, dass Ökonomie und Ökologie nicht in einem unüberwindbaren Gegensatz zueinander stehen und auch dem Klimawandel nur dann effizient begegnet werden kann, wenn Ökonomie und Ökologie zusammenarbeiten.

zu 20.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Der Wohnungsbedarf ist durch sowohl durch das in der Stellungnahme angesprochene Wohnraumversorgungskonzept als auch durch die Angaben im Entwurf des Regionalplans Mittelhessen 2021 hinreichend nachgewiesen. Ergänzend wird hier auf die Ausführungen zu Ziffer 32 verwiesen.

Dass sich die Wohnraumsprüche mit dem Alter verändern, ist hinreichend bekannt. Gerade ältere Personen haben vielfach den Wunsch, sich räumlich zu verkleinern, ohne ihr soziales Umfeld verlassen zu müssen. Eine moderne und gut ausgestattete Wohnung in einem Mehrfamilienhaus ist hier auf jeden Fall eine Alternative zu einem in die Jahre gekommenen Einzelhaus mit arbeitsintensivem Garten. Solche „Alt-Immobilien“ werden vor allem von jungen Familien mit Kindern nachgefragt. Das Angebot für die Altersgruppen wird somit, quasi als „Nebenwirkung“, ebenfalls erweitert.

Bei www.immoscout24.de wurden am 21.11.2021 in der Stadt Linden und in einem Umkreis von 5 km 13 angeboten:

- zum Kauf 13 Häuser, davon 2 in Linden
- zum Kauf 12 Eigentumswohnungen, davon 3 in Linden
- zur Miete 39 Wohnungen, davon 9 in Linden.

Die intensiv genutzten Ackerflächen im Gebiet sind aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes und der Biodiversität wesentlich geringer zu bewerten als die Fläche der Planänderung. Das gilt für die Grünfläche als auch für die Brachfläche an der Bahn.
Es werden insgesamt keine stichhaltigen Begründungen dafür vorgelegt, das Gebiet nicht zu entwickeln.

Das Baugebiet „Nördlich Breiter Weg“ ist vordringlich zu entwickeln

30.

Bahnverkehr

Der Streckenausbau zum 3. und 4. Gleis der Main-Weser-Bahn ist Ziel der Regionalplanung. Die vorgelegte Planung verstößt insofern gegen dieses Ziel, als das lediglich die technische Freihaltung eines weiteren Gleises auf der Westseite der Strecke Berücksichtigung findet. Sie lässt dabei außer Acht, dass beide zusätzlichen Gleise evtl. auf der Westseite liegen müssen. Ebenso wird der erforderliche Aus- und Umbau des Bahnhofs Großen-Linden nicht berücksichtigt. Die Bahnsteige müssten bei einem Neubau ebenso in die Planung einfließen und qualifiziert bewertet werden.

Das gleiche gilt für die in den Planunterlagen fehlende Auseinandersetzung mit der Bahnhofsinfrastruktur. Ein zukunftsfähiger Personennahverkehr ist mit dem Vorhaben nicht vereinbar.

Die streckennahen Flächen sind für die Entwicklung des Bahnverkehrs vorzuhalten.

31.

Immissionen

Das Gebiet der Planänderung befindet sich in einem Bereich, der in erheblichem Maße dem Bahnlärm ausgesetzt ist (Überschreitung der städtebaulichen Richtwerte um 10 bis über 20 dB(A)). Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der Hanglage nicht in Frage. Gemäß Grundsatz 5.2-6 des Regionalplans soll eine Belastung der Wohnsiedlungsflächen durch Immissionen vermieden werden. In der Begründung zu diesem Grundsatz heißt es „Dem Schutz und der Sicherung gesunder Wohnstandorte kommt eine hohe soziale und ökonomische Bedeutung zu. Bereits bei der Planung sind diese Belange entsprechend zu berücksichtigen. Entlang von Lärmquellen sollte mit dem Einsatz von Schallschutzmaßnahmen der Flächenverbrauch minimiert werden. Der Mindestabstand wird dabei durch den Planungsgrundsatz des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgegeben. Eine weitere Reduzierung ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete verhindert werden.“

Die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung findet in den Unterlagen keine angemessene Berücksichtigung, obwohl die Nachtwerte auch auf der Seite mit zu-öffnenden Fenstern die städtebaulichen Richtwerte deutlich überschreiten (> 45 dB tlw. > 50 dB, am Immissionsaufpunkt 6 sogar > 60 dB; vgl. Abb. 9 : Lärmkarte Beurteilungspegel nachts, Variante 4 auf Seite 16 des vorgelegten Lärmgutachtens)!

Das vorgelegte Gutachten thematisiert lediglich das Schalldämmmaß des geplanten Baukörpers. In der Zusammenfassung heißt es:

„Die ermittelten Beurteilungspegel für den Schienenverkehr überschreiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tags an der zur Bahn orientierten Fassade. Nachts sind bei Beurteilungspegel über 50 dB(A) für Schlafräume mit Lüftungseinrichtungen vorzusehen.“

Daraus macht die Begründung zur FNP-Änderung Folgendes:

„Zur Prüfung, ob diese objektbezogenen Schutzmaßnahmen ausreichen, wurden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ Immissionsberechnungen durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, dass die Nähe zur Eisenbahn der Darstellung einer Wohnbaufläche resp. Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes nicht entgegensteht.“

Diese Schlussfolgerung ist falsch und findet sich so auch nicht im Immissionsgutachten!

Die städtebauliche Bewertung war ja auch nicht Aufgabenstellung des Gutachtens („Im Auftrag der Feldmann Architekten GmbH sollen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für eine Wohnnutzung zwischen der Sudetenstraße und der Bahnstrecke in 35440 Linden untersucht werden.“)

Eine städtebauliche Auseinandersetzung auf Ebene der Flächennutzungsplanung fehlt. Das Heranrücken der Wohnbebauung an die Immissionsquelle Bahn kann nach obigem Grundsatz nur erfolgen, wenn aktiver Lärmschutz betrieben wird. Dies ist aufgrund eigener Aussagen der Bauherrschaft nicht möglich! Die geplante Wohnbebauung als Lärmschutz für den Bestand zu deuten wäre zynisch. Wohnen mit nicht zu öffnenden Fenstern auf beiden Seiten des Gebäudes entsprechen keinen gesunden Wohnverhältnissen!

Bei der Suchanfrage einen größeren Radius zu ziehen, bildet die Angebotsseite für Bürger, die in Linden Wohnraum nachfragen, nicht realistisch ab.

zu 21.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Erweiterung der Main-Weser-Bahn wurde bereits bei Ziffer 9 erörtert. Die Erweiterung der Infrastruktur für Bahnkunden muss im Zusammenhang mit der Bedeutung des Haltepunktes gesehen werden. Der Haltepunkt dient vor allem Bahnreisenden aus Großen-Linden und Leihgestern. Für diesen Benutzerkreis stehen, und dies bestätigten schon die Begehungen vor dem 1. Lockdown, ausreichend Park & Ride-Parkplätze auf dem Gelände des ehem. Bahnhofes, am Ende der Bahnhofstraße, am Ende des Breiten Weges und am Indoor-Erlebnispark zur Verfügung. Sollten für den Radverkehr weitere Einrichtungen wie z.B. das Aufstellen zusätzlicher Fahrradboxen erforderlich sein, so bieten sich hierfür die noch freien Flächen nördlich der ehem. Bahnhofsgebäude an.

zu 22.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Der Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde) Teilplan für den Regierungsbezirk Gießen, Stand 04/2020, äußert sich zur Stadt Linden auf den Seiten 126-128, ohne dass hierbei aber der Schienenverkehr explizit angesprochen wird. Aber der Lärm-Viewer Hessen verdeutlicht die von dem Bahnverkehr ausgehende Lärmbelastung. Beide Quellen können über <https://rp-giessen.hessen.de/umwelt-natur/immissionsschutz/lärm/3-runder-lärmaktionsplanung> aufgerufen werden (Stand 20.11.2021). Neben der eigenen Wahrnehmung vor Ort war es der Blick in den Lärm-Viewer, der die Beauftragung der Immissionsprognose veranlasst hat. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 31 verwiesen.

zu 23.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Der Demographieatlas für den Landkreis Gießen behandelt Linden auf den Seiten 99-103 und bestätigt für seinen Betrachtungszeitraum 2012-2016 die positive Bevölkerungsentwicklung. Diese sei sowohl auf einen positiven natürlichen Saldo als auch durch einen positiven Wanderungssaldo zu erklären. Der Demographieatlas ist unter https://www.lkgi.de/images/dateien/Demografieatlas_fuer_den_Landkreis_Giessen.pdf abrufbar (Stand 20.11.2021). Eine positive Bevölkerungsentwicklung spricht für eine differenzierte Nachfragestruktur und damit auch für den Bau von Mehrfamilienhäusern.

zu 24.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Das ISEK schlägt neben der Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiraumangeboten zwar auch ein „Grünes Band“ vor, im Rahmen dessen sämtliche Freiraumangebote der Stadt miteinander vernetzt werden sollen:

Zudem werden durch die Schallreflexionen des vorgesehenen Baukörpers die Lärmimmissionen auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn verstärkt. Somit wird eine für die Wohnbebauung (Nördliche Breiter Weg) vorgesehene Fläche unnötig verlärm.

Das gleiche gilt für das Thema Erschütterungsschutz, zu dem gar keine Aussage vorliegt. Das Hineinplanen in die Konfliktsituation ist städtebaulich nicht vertretbar und wird abgelehnt.

32. - **Alternativen- / Bedarfsprüfung**

Bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden Planungsalternativen nicht geprüft. Soweit akuter Wohnbedarf unterstellt wird, wäre zumindest eine Analyse des Wohnraumbedarfes vorzulegen. Die Stadt Linden diesen Sachverhalt zwar erkannt und im ISEK (Linden 2036) festgehalten, der „Wohnbedarf“ wurde jedoch nicht ermittelt, sondern lediglich behauptet. Ebenso legt die Stadt Linden kein Baulückenkataster o.ä. vor. Des Weiteren wären bei der Fülle der erheblich betroffenen Belange, Alternativen an weniger konfliktreichen Standorten zu prüfen gewesen. Das ist nicht geschehen, obwohl der Flächennutzungsplan ausreichende Flächenreserven darstellt.

33. - **Konversionsproblematik**

Das Ziel der Nutzung von brach gefallenen ehemals baulich genutzten Flächen (hier: Betriebsgelände zu Bahnverladung) ist grundsätzlich nicht in Frage zu stellen. Am geplanten Standort ist jedoch lediglich eine Teilfläche als Konversionsfläche zu bezeichnen, der größere Flächenanteil ist ausgewiesene Grünfläche. Hier, aber auch auf der Brachfläche hat sich ohne Zutun des Menschen eine üppige und teilweise schutzwürdige Biozönose eingestellt. Vor diesem Hintergrund wäre gerade im Hinblick auf eine gezielte Abwägung zu prüfen, ob die Biodiversität am geplanten Standort nicht um ein Vielfaches höher einzustufen ist als der Wert vergleichbarer Ackerflächen aus dem Portfolio des FNP der Stadt Linden.

- **Fazit:**

34. Aus dem Katalog der „besonders zu berücksichtigen Belange“ des § 1 BauGB wird nur ein einziger Belang tatsächlich berücksichtigt: der Wohnungsbau. Alle anderen Belange werden diesem städtebaulichen Teilziel untergeordnet oder gar nicht erst betrachtet. Insbesondere ist der Verzicht auf die innerstädtische Grünfläche nicht nachvollziehbar begründet.

Die Flächennutzungsplanänderung ist in wesentlichen Punkten nicht zweifelsfrei begründet. Eine gerechte Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gemäß § 1 BauGB ist nicht erkennbar.

Das Hineinplanen in die Konfliktsituation Bahnlärm ist im Sinne der Schaffung gesunder und nachhaltiger Wohnverhältnisse verantwortungslos.

Ich bitte Sie, die angebrachten Punkte zu berücksichtigen, da das Bauvorhaben in der geplanten Form meines Erachtens unnötig und nicht zweifelsfrei rechters ist.

Das Grüne Band versteht sich dabei aber als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. Durch ein ausgebautes und attraktiv gestaltetes Wegenetz wird die Erschließung und Erreichbarkeit einzelner Freiräume erleichtert, die Verbindung zwischen Stadt und Landschaft ausgebaut, die außerhalb liegende Grube Fernie in das Freiraumsystem der Stadt eingebunden und die Nahmobilität gestärkt. Ziel der Maßnahmen ist es, die bestehenden Siedlungsstrukturen durch ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz, durchgrünte Straßenräume und ländliche Wege mit den Natur- und Erholungsräumen attraktiv zu verbinden. Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ steht der Entwicklung des „Grünen Bandes“ nicht entgegen, da der die Sudetenstraße begleitende Grünstreifen grundsätzlich erhalten und erlebbar bleibt.

zu 25.: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Das Auflegen von Förderprogrammen mit welchem Ziel auch immer, ist nicht Gegenstand der bauleitplanerischen Abwägung. Die Aktivierung von Baulücken, die Modernisierung alter Gebäude und der Wiederbezug leerstehender Gebäude sind unbestritten sinnvolle Maßnahmen. Allerdings sind hier die jeweiligen Eigentümer gefordert, denn der Erlass jedes der städtebaulichen Gebote § 175 ff. BauGB (Baugebot, Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot) setzt voraus, dass die alsbaldige Durchführung der Maßnahmen aus städtebaulichen Gründen erforderlich ist. Allgemeine Hinweise auf den Klimaschutz dürften hier nicht ausreichend sein. Vor allem ist von einem Baugebot abzusehen, wenn dieses einem Eigentümer aus wirtschaftlichen Gründen nicht zuzumuten ist. Bei Gewerbeobjekten kommt vielfach hinzu, dass hier das Planungsrecht für eine Umnutzung fehlt. So kann auch die Stadt Linden letztlich nur ihren Weg der Apelle fortsetzen.

zu 26.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ein weiterführender Handlungsbedarf besteht für den vorliegenden Abwägungsprozess nicht, da es sich nur um die unverbindliche Absichtserklärung eines früheren Eigentümers gehandelt hat.

zu 27.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Bei der angesprochenen innerörtlichen Grünfläche handelt es sich um das Ergebnis der natürlichen Sukzession, die sich nach Aufgabe der Kleingärten, von deren früherer Existenz nur noch zwei kleine Grabgärten zeugen, eingestellt hat. Ihre Ausdehnung beschränkt sich auf einen schmalen Geländestreifen zwischen der auf das Niveau der Bahnanlagen abgegrabenen ehem. Güterverladung und der Sudetenstraße.

Der durch Sukzession entstandene Gehölzstreifen bleibt in seiner Länge mit Ausnahme der Zuwegungen zu den geplanten Mehrfamilienhäusern erhalten und wird als öffentliche Grünfläche ausgewiesen. Die öffentliche Grünfläche verbleibt im Eigentum der Stadt Linden. Die Stadt Linden übernimmt auch weiterhin die Pflege. Die Bäume, die im Bereich der Zuwegungen entnommen werden müssen, sind nicht so alt, dass ihnen in der Abwägung der Vorrang eingeräumt werden müsste. Auch der Bebauungsplan „Ortslage Großen-Linden“ 1. Änderung aus dem Jahr 2002 erst 8 Bäume zum Erhalt fest. Diese sind damals zwar nicht eingemessen worden, so dass ein Abgleich mit den im Bebauungsplan „Am Bahnhof“ zum Erhalt festgesetzten Bäumen nicht möglich ist. Allerdings gestattet die Geschichte des Gehölzstreifens die Aussage, dass es sich auch aus städtebaulicher Sicht um keine Grünflächen handelt, die der geplanten Wohnbebauung entgegengehalten und ersetzt werden müsste.

Der Gehölzstreifen entlang der Sudetenstraße ist nicht begehbar und entfaltet damit auch keine Naherholungsfunktion. Östlich der Bahnanlagen befindet sich zwischen den großräumigen Ackerschlägen und der Böschung zu den Gleisen eine Reihe Freizeitgärten mit unterschiedlich intensiver Begrünung. Deren Außendarstellung sowohl zu dem der Erschließung dienenden Wirtschaftsweg als auch der Bahnseite hin kann wohlmeinend als „Patchwork“ bezeichnet werden. Besonderen Wert legen die Nutzer augenscheinlich auf blickschützende Bepflanzungen gegenüber dem Wirtschaftsweg i.R. oberes Viadukt. Der Übergang der Gleise von der Troglage in die Dammlage liegt nördlich des Bouleplatzes. Die Böschung entlang der Gleise und die Begrünung der Freizeitgärten bewirken, dass von dem Wirtschaftsweg aus nur die oberen Meter sichtbar sein werden. Da das anschließende Gelände nördlich und östlich abfällt, reduziert sich die Sichtbarkeit auch für den weiter entfernt stehenden Betrachter. Die Sichtbarkeit eines Neubaus ist ohnehin kein Grund, seine Zulässigkeit grundsätzlich in Frage zu stellen, zumal, wenn wie vorliegend geplant, eine aufgelockert gestaltete Fassade ansichtig wird.

Auch die Freizeitgärten östlich der Bahnanlagen können nicht als „Naherholungsinfrastruktur“ bezeichnet werden, denn sie sind weder allgemein begehbar noch planungsrechtlich gesichert. Im Falle einer Beseitigung würde auch hier durch Gehölzsukzession in wenigen Jahren eine Gehölzstreifen entstehen, wie er sich entlang der Sudetenstraße entwickelt hat.

Mit der Ergänzung des Belangekataloges in § 1 Abs. 6 BauGB 2021 um eine „ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen soll zwar die Bedeutung von Grün- und Freiflächen als Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung hervorgehoben werden. Die Ergänzung ist aber im Zusammenhang mit der faktischen Aufhebung der bisher geltenden Obergrenzen für die einzelnen Baugebiete in § 17 Abs. 1 BauNVO zu sehen. Die Dichtewerte der an das Plangebiet angrenzenden und durch Ein- und Zweifamilien-

häuser auf vergleichsweise großen Grundstücken geprägten Quartiere sind jedenfalls nicht geeignet, der geplanten Bebauung entgegengehalten zu werden.

zu 28.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Bei dem integrierten Standortentwicklungskonzept handelt es sich um eine informelle Planung. Abweichungen hiervon sind jederzeit, auch ohne vorlaufende Änderung, zulässig. Auch eine Ergänzung des ISEK könnte zu keinem anderen Ergebnis kommen, als eine Bebauung der inzwischen in den Planungshoheit der Stadt Linden übergebenen Fläche zu befürworten.

Das ISEK schlägt neben der Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiraumangeboten auch ein „Grünes Band“ vor, im Rahmen dessen sämtliche Freiraumangebote der Stadt miteinander vernetzt werden sollen. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 24 verwiesen. Die in der Stellungnahme angesprochene Aufenthaltsqualität würde die Fläche nur durch eine Umgestaltung bekommen, die auch eine Rodung von Teilflächen zugunsten der Anlage von Spiel- und Aufenthaltsflächen vorgenommen wird. Dies ist nach den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung, in deren Mittelpunkt der unveränderte Erhalt des Gehölzstreifens steht, aber nicht gewollt.

Die geplante Bebauung kann als Maßnahme der Innenentwicklung verstanden werden. Städtebauliche- und denkmalschutzrechtliche Gründe, die dem Vollzug des Bebauungsplanes entgegengehalten werden könnten, sind nicht ersichtlich und werden auch in der Stellungnahme nicht benannt.

Landwirtschaftliche Belange sind nicht berührt, da auf den Flächen im räumlichen Geltungsbereich keine Landwirtschaft stattfindet. Belange der Landschaftspflege, des Umwelt- und Naturschutzes sind bereits Gegenstand der Abwägung, wie insbesondere der Umweltbericht zeigt.

zu 29.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die Stadt Linden möchte mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ einen Beitrag dazu leisten, bislang baulich nicht genutzte Flächen im Außenbereich zu schonen. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ umfasst vor allem Flächen, die z.T. mehr als 100 Jahren gewerblich genutzt wurden.

Nicht zuletzt seit der Flutkatastrophe im Landkreis Ahrweiler Mitte Juli 2021 wird die Bedeutung des Bodenschutzes auch von einer breiteren Öffentlichkeit wahrgenommen. Durch die Bebauung der gewerblichen Brachflächen am Bahnhof wird dem Bodenschutz in besonderer Weise Rechnung getragen. Jede andere Baulandentwicklung, z.B. auch die in der Stellungnahme angeregte Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes „Nördlich Breiter Weg“ würde bisher nur landwirtschaftlich genutzte Böden beanspruchen und in ihren natürlichen Funktionen beeinträchtigen bzw. diese zerstören.

Eine nachhaltige Stadtentwicklung legt daher ihre Priorität auf die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die bereits baulich genutzt waren. Wie die Entwicklung der Gehölze entlang der Sudetenstraße und im Bereich der ehem. Erzverladung zeigt, benötigt diese und damit auch die Besiedlung durch die Tierwelt nur einen Bruchteil der Zeit, die Böden zur Regeneration benötigen.

zu 30.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Der Regionalplan Mittelhessen 2010 formuliert zwar als Ziel der Raumordnung, das bestehende Schienennetz für den Fern- sowie den Regional- bzw. Nahverkehr in der Region zu sichern und bedarfsgerecht zu modernisieren bzw. auszubauen. Dies betrifft auch die Main-Weser-Bahn. Der Entwurf des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ trägt diesem Ziel der Raumordnung dadurch Rechnung, dass die für den Bau eines 3. Gleises (das 4. Gleis käme auf der Leihgesterner Seite zu liegen) notwendige Fläche von der Bebauung freigehalten wird. Warum auch das 4. Gleis auf der Westseite liegen müsste, geht aus der Stellungnahme nicht hervor. Die Frage ist aber auch nicht abwägungsrelevant, da die DB Netz AG derzeit keinen weiteren Ausbau der Trasse plant. Dieser müsste zunächst auch durch den Bundesverkehrswegeplan vorbereitet werden.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar aber nur eine Netzverdichtung vor. Dass die Flächen nicht benötigt werden, bestätigt im Übrigen auch die Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 11.03.2020, mit der das bahninterne Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken seinen Abschluss gefunden hat. Damit bedürfen aber auch die Themen Aus- und Umbau des Haltepunktes und der sonstigen Bahnhofsinfrastruktur hier keiner Erörterung.

zu 31.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Darstellung einer Wohnbaufläche unmittelbar angrenzend an eine Fläche für Bahnanlagen bedarf auf Ebene des Flächennutzungsplanes, d.h. der vorlaufenden Bauleitplanung keiner vertiefenden Betrachtung, da die Konfliktlösung auf Ebene des Bebauungsplanes, d.h. der verbindlichen Bauleitplanung, und der Baugenehmigung erfolgt. Aktive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. der Bau von Schallschutzwänden hat zwar grundsätzlich Vorrang vor passiven/objektbezogenen Maßnahmen. Die Entscheidung obliegt letztlich aber dem Einzelfall. Eine Lärmschutzwand entlang der Gleisanlagen würde vorliegend nur die Abgrabungsfläche abschirmen. Dies wäre nicht zielführend. Daher wird der vorhandene Höhenversatz für ein Garagengeschoss genutzt, auf das die schutzbedürftigen Wohnungen aufgebaut werden. Es handelt sich um eine auch von Seiten der Raumordnung und Landesplanung nicht zu beanstandende Kombination objektbezogener und passiver Schutzmaßnahmen.

Der sog. „Trennungsgrundsatz“ des § 50 BImSchG besagt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Die im RPM angesprochenen Mindestabstände ergeben sich erst aus der Betrachtung des Einzelfalles. Hier sind vorliegend die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, maßgeblich. Der in der Stellungnahme verwendete Begriff der „städtebauliche Richtwerte“ ist insofern irreführend, als er eine weitergehende Verbindlichkeit erwarten lässt. Die städtebaulichen Orientierungswerte werden überschritten. Diese Überschreitung steht der geplanten Bebauung aber nicht entgegen, auch wenn der Bebauungsplan nur festsetzt, dass jede Wohnung mindestens einen Aufenthaltsraum haben, dessen drehbar öffnende Fenster zur Sudetenstraße hin angeordnet sind und dass zur Bahnseite hin keine Aufenthaltsräume bzw. nur solche mit nicht drehbar öffnenden Fenstern angeordnet werden dürfen.

Die Begründung liegt in dem der Planungshierarchie immanenten Abschichtungsprinzip. Dieses umfasst auch eine Konfliktverlagerung auf die nächste Ebene in der Planungshierarchie, hier die der Baugenehmigung. Zur Erläuterung wird auf den nachfolgenden Auszug aus der Begründung zu dem Beschluss des BVerwG vom 19.04.2021, 4 CN 3.11, hingewiesen:

„Grundsätzlich hat jeder Bebauungsplan die von ihm geschaffenen oder ihm zurechenbaren Konflikte zu lösen. Das schließt eine Verlagerung von Problemen in ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren nicht zwingend aus. Das Gebot der Konfliktbewältigung hat seine rechtliche Wurzel im Abwägungsgebot und besagt, dass die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden müssen. Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn bei vorausschauender Betrachtung die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt ist. (...) Die Grenzen zulässiger Konfliktverlagerung sind indes überschritten, wenn bereits im Planungsstadium absehbar ist, dass sich der Interessenkonflikt auch in einem nachfolgenden Verfahren nicht sachgerecht lösen lassen wird. (...) Eine Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener auf der Ebene der Vorhabenzulassung letztlich ungelöst bleiben.“

Die Immissionsberechnung zu dem Bebauungsplan „Am Bahnhof“ hat gezeigt, dass durch Maßnahmen zum passiven/objektbezogenen Schallschutz die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse auch bei der geplanten Bebauung erreicht

werden können. Grundlage bilden die allgemeinen Anforderungen in § 3 HBO und die auf Baugenehmigungsebene anzuwendende DIN 4109, Schallschutz im Hochbau.

Dass die Nähe zur Main-Weser-Bahn einer Wohnbebauung nicht entgegensteht, zeigen die erst in den vergangenen Jahren errichteten Mehrfamilienwohnhäuser

- Butzbach, Jakob-Wilhelm-Küchel-Straße,
- Gießen, Sieboldstraße und
- Marburg, Neue Kasseler Straße,

um nur einige Beispiele zu nennen. Zum Thema Schallreflexion ist darauf hinzuweisen, dass die Fassaden zur Bahnseite hin absorbierend ausgeführt werden sollen. Auch dies ist im Städtebaulichen Vertrag fixiert. Sowohl die passiven/objektbezogenen Schallschutzmaßnahmen als auch die Prüfung, ob Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforderlich werden, sind Gegenstand der Baugenehmigungsverfahren.

Die Bestandsbebauung westlich der geplanten Mehrfamilienhäuser wird eine deutliche Entlastung erfahren, denn die Immissionsberechnung zeigt, dass die bahnseitigen Fassaden derzeit bis auf wenige Ausnahmen sowohl tags als auch nachts mit über 65 dB(A) beaufschlagt werden. Die städtebaulichen Orientierungswerte für Allgemeines Wohngebiet liegen bei 55 dB tags und 45 dB nachts. Diese Feststellung ist nicht zynisch, sondern eine aus Sicht des Immissionsschutzes durchaus positiv zu bewertende Nebenwirkung.

zu 32.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Zum Wohnungsbedarf wird auf die „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den sozialen Wohnungsbau im Landkreis Gießen“, erstellt von dem Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (GEWOS), Hamburg, hingewiesen. Die Ergebnisse für den Teilraum Süd wurden am 15.10.2021 präsentiert. Hiernach besteht in Linden bis zum Jahr 2040 ein quantitativer Neubaubedarf von 540 Wohnungen. Auf die Zeit bis 2025 entfallen hiervon 190 Wohnungen, anschließend nimmt der Neubaubedarf kontinuierlich ab.

Der von der Regionalversammlung am 23.09.2021 beschlossene Entwurf des Regionalplanes Mittelhessen reklamiert für die Stadt Linden für den Zeitraum vom 01.0.2018-31.12.2035 sogar einen flächenwirksamen Wohnungsbedarf von bis zu 734 Wohneinheiten. Bei einem Dichtewerte von 25 WE/ha Bruttobauland errechnet sich hieraus ein Wohnsiedlungsflächenbedarf von 29 ha (https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/x2021_09_15%20-RPM-Textentwurf.pdf, Seite 37, Tab. 6, Abruf 17.11.2021). Mit der geplanten Bebauung „Am Bahnhof“ kann ein Teil dieses Wohnungsbedarfs - und zwar flächensparend - abgegolten werden.

zu 33.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Zur Begründung ist zunächst auf die Vorgaben von § 1a Abs. 2 Satz 1 und 2 BauGB hinzuweisen. Dieser hat folgenden Wortlaut:

„Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbar-machung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Land-wirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendi-gen Umfang umgenutzt werden.“

Die 2013 eingeführte Landwirtschaftsklausel unterstreicht den Vorrang des Flächenre-cyclings als Maßnahme der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Bauleitplanung im Bereich „Am Bahnhof“ erkennt die Bedeutung der nach Aufgabe der gewerblichen und kleingärtnerischen Nutzung entstanden Strukturen nicht, wie der Umweltbericht und die im Bebauungsplan festgesetzten und im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Na-tur und Landschaft zeigen. In der Abwägung wird den Belangen des Bodenschutzes und der Verkehrsvermeidung aber der Vorrang eingeräumt.

zu 34.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Zu Begründung wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1-33 verwiesen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit sende ich Ihnen meine Stellungnahme zur Bauleitplanung "Am Bahnhof" mit der Bitte um Weiterleitung an die mit diesem Vorgang betrauten Personen.

1) zur Änderung des Flächennutzungsplanes:

Die Änderung des bisherigen FNP hin zu einer Wohnbebauung ist in der Abwägung nach Paragraph 1 BauGB unvollständig und fehlerhaft, da die Anforderungen der Nutzung durch den SPV nicht ausreichend gewürdigt werden.

Der RPM 2010 weist das Gelände um die Bahnstrecke als Vorranggebiet Schiene aus und weist auf ein geplantes 3. und 4. Gleis hin (um den Güterverkehr zu entlasten).

Der Streckenabschnitt Friedberg- FFM wird zur Zeit 4-gleisig ausgebaut mit der Folge einer dichteren Taktung und einem verbesserten Zugangebot zwischen GI u. Ffm.

Der Nahverkehrsplan des ZOV (ZOV-NVP2020) fordert von den Kommunen ein erweitertes barrierefreies Bahnhofsumfeld zu gestalten. Danach fehlen in Linden weitere P+R-Plätze und Bike+Ride-Plätze insbesondere mit Garagen und Ladestationen für E-Bikes. Ein verbesserter und barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen muss vor und hinter dem alten Bahnhofsgebäude möglich sein. Daher wird die jetzige Brachfläche für die Erweiterung der Infrastruktur des Bahnhofsumfeldes benötigt. Der ZOV-NVP2020 geht für den Bahnhof Linden von zur Zeit täglich 1000 - 5000 Fahrgastbewegungen aus.

Das Klimakonzept der Stadt Linden geht davon aus, dass 90 % der Personenkilometer im Lk GI mit dem Kfz zurückgelegt werden. Soll der CO₂-Ausstoß drastisch gesenkt werden (Hessen strebt -40 % bis 2030 an), so ist mit einem Vielfachen der heutigen Fahrgastbewegungen für den Bahnhof Linden zu rechnen.

Fazit: Die Brachfläche am alten Bahnhof kann aus übergeordneten Erwägungen (Ausbau Schienenverkehr und Reduktion der CO₂-Emissionen) im FNP nicht zur Wohnbebauung ausgewiesen werden. Dafür existieren zwei ausgewiesene Baugebiete in Linden und laut ISEK-Bericht ca. 60 Baulücken mit insgesamt 51000 qm Fläche.

Öffentlichkeit 9 (29.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Regionalplan Mittelhessen 2010 formuliert zwar als Ziel der Raumordnung, das bestehende Schienennetz für den Fern- sowie den Regional- bzw. Nahverkehr in der Region zu sichern und bedarfsgerecht zu modernisieren bzw. auszubauen. Dies betrifft auch die Main-Weser-Bahn. Der Entwurf des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ trägt diesem Ziel der Raumordnung dadurch Rechnung, dass die für den Bau eines 3. Gleises (das 4. Gleis käme auf der Leihgesterner Seite zu liegen) notwendige Fläche von der Bebauung freigehalten wird.

Der Ausbau des Streckenabschnitts Frankfurt (Main) West - Bad Vilbel - Friedberg erfolgt im Rahmen des Programms „Frankfurt RheinMain plus“, um den S-Bahn-Verkehr und den Regional-/Fernverkehr voneinander trennen zu können. Die bisher in den Fahrplan einkalkulierten Überholzeiten für schnellere Züge können entfallen und die Taktung bei den S-Bahnen optimiert werden (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/s6-frankfurt-friedberg>, Abruf 16.11.2021).

Für den Ausbau zwischen Friedberg und Gießen gibt es keine Planungen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar nur eine Netzverdichtung vor. Dass die Flächen nicht benötigt werden, bestätigt auch die Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 11.03.2020, mit der das bahnhinterne Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken seinen Abschluss gefunden hat. Der Maßnahmenplan Park+Ride des RMV des RMV aus dem Jahr 2016 den P+R-Anlagen eine Überlastung bescheinigt und als Maßnahme die Erweiterung der Anlagen vorschlägt, ist es im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Station sinnvoll, auch die Anlagen im Bahnhofsumfeld, die der Verknüpfung dienen, zu modernisieren und an die heutigen Anforderungen anzupassen.

Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV-NVP Fortschreibung 2020 (<https://www.zov.de/verkehr/nahverkehrsplan.html>, Abruf 23.12.2021) beinhaltet in Anlage A eine Übersicht über Park & Ride-Plätze an den Bahnhöfen im Verbandsgebiet (S. 19). Großen-Linden fällt in die Kategorie 21-100 Stellplätze. Diese Angabe ist wenig aussagekräftig. Auf Seite 4 wird ausgeführt, dass der SPNV zum Regionalverkehr gezählt wird und die Planung durch den RMV erfolge. Der „Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030“ (Entwurf 2019) sei auch als Quelle für die Erstellung der Anlage herangezogen worden. Diese habe primär nachrichtlichen Charakter.

2) zum Bebauungsplan:

a) Argumente wie zu 1) FNP-ÄNDERUNG

b) Einflüsse des Mikroklimas werden nicht berücksichtigt (sommerliche nächtliche Kaltluftströme von den Feldern östlich der Bahnlinien- vgl. Klimakarte Stadt GI). Das vorgelegte Klimagutachten der Offenlegung geht nur auf die vorherrschenden Windrichtungen ein und ist fehlerhaft. Die vorgesehene Einrichtung von Parkbuchten im Grüngürtel entwertet dessen mikroklimatische Wirkung auf die existierende Wohnbebauung zusätzlich.

c) Das Verkehrsgutachten wurde in der Corona-Pandemie erstellt. Es ist daher im Normalfall mit höherem Verkehr stärkerer Belastung der umliegenden Straßen zu rechnen und ein neues Verkehrsgutachten nach dem Ende der Corona-Pandemie zu fordern.

Fazit: Der Bebauungsplan kann so nicht umgesetzt werden.

Bitte senden Sie mir eine kurze Bestätigung über den Eingang dieser E-Mail.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage A beinhaltet auch eine Tabelle „Auslastung P+R-Plätze gemäß RMV Kategorisierung von 2014“ (S. 38). Im Landkreis Gießen ist hiernach u.a. Großen-Linden überlastet. Nicht berücksichtigt sein können

- die mit dem Bau der Buswendeanlage erfolgte Optimierung des Stellplatzangebotes in der Bahnhofstraße (2018),
- die Umgestaltung mit Markierung der öffentlichen Stellplätze im Breiten Weg und
- die Freigabe der nicht betriebsnotwendigen Stellplätze südlich und westlich des Indoor-Erlebnisparks Im Boden für den Park & Ride-Verkehr (2020).

Die Verkehrsuntersuchung 2020 hat westlich der Gleisanlagen 64 Stellplätze (ohne Bahnhofstraße westlich Sudetenstraße und ohne Sudetenstraße) und östlich der Gleisanlagen 34 Stellplätze identifiziert und diese als ausreichend erachtet. Nicht mitgezählt sind hierbei die rd. 60 Stellplätze am Indoor-Erlebnispark. Diese sind alle ebenerdig und können bei Bedarf noch durch den Bau eines Parkdecks aufgestockt werden.

In der Summe stehen aktuell schon 150-160 Park & Ride-Parkplätze im Umfeld des Bahnhofpunktes zur Verfügung. Ein weiterer Bedarf, zumal in einem Umfang, der der geplanten Wohnbebauung entgegengehalten werden müsste, ist nicht ersichtlich.

zu 2): Die Ausführungen 2a) - 2c) werden zur Kenntnis genommen.

Sie sind Gegenstand der Abwägung, stehen dem Satzungsbeschluss aber nicht entgegen, wie nachfolgend erläutert wird.

zu 2a): Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 1. wird verwiesen.

zu 2b): Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die „Untersuchung der Besonnung und qualitative Bewertung des Außenkomforts“ resümiert, dass die Neubebauung die Bestandgebäude gegen kalte Winde abblockt, während in der wärmeren Jahreszeit keine Beeinflussung der Luftströmung gegenüber den Bestandsgebäuden besteht. Der Luftaustausch ist also nicht gefährdet. Bei den angesprochenen Parkbuchten handelt es sich auch um die notwendigen Zuwegungen, die für die Erschließung der geplanten Bebauung unabdingbar sind. Hierdurch wird der Gehölzstreifen zwar mehrfach unterbrochen, abwägungsbeachtliche Auswirkungen auf die existierende Wohnbebauung sind hierdurch aber nicht zu besorgen, weil die freizustellenden Flächen schlicht zu klein sind, um nennenswerte Veränderungen zu bewirken.

zu 2c): Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Am 11.11.2021 fand am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Sudetenstraße (KP) eine nochmalige Zählung statt, um die Ergebnisse der Zählung vom 17.09.2020 zu überprüfen. Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes bzw. der Sudetenstraße stellt sich danach wie folgt dar:

	06.00-10.00			Spitzenstunde Vormittag		
	17.09.2020	11.11.2021	Änd.	17.09.2020	11.11.2021	Änd.
KP ges.	321	365	14%	115	126	10%
Sudetenstr.	285	310	9%	103	118	15%

	15.00-19.00			Spitzenstunde Nachmittag		
	17.09.2020	11.11.2021	Änd.	17.09.2020	11.11.2021	Änd.
KP ges.	562	686	22%	156	189	21%
Sudetenstr.	504	587	16%	144	165	15%

Die aktuell erhobenen Werte weisen am Vormittag geringfügig höhere Belastungen aus. Am Nachmittag ist insgesamt eine stärkere Zunahme der Verkehrsbelastungen festzustellen. Da sich die Belastungen jedoch auf einem sehr niedrigen Niveau bewegen behalten die in der Verkehrsuntersuchung getroffenen Aussagen weiterhin ihre Gültigkeit, d.h. die Leistungsfähigkeit ist gegeben.

Für die Sudetenstraße wurde auch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (Kfz/24h) berechnet, es stellt sich wie folgt dar:

DTV	Kfz gesamt	6-22	22-6
Bestand	1623	1424	199
Prognose	1682	1475	206

Der Kfz-Verkehr in der Sudetenstraße wird sich auch nach der Bebauung „Am Bahnhof“ auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegen und die nach den einschlägigen Richtlinien für Wohnstraßen (RASt 06) geltende Belastung von max. 400 Kfz/h in der Spitzenstunde bei Weitem nicht erreichen. Eine Verdrängung des fließenden oder des ruhenden Verkehrs in die Friedrich-Ebert-Straße ist nicht zu befürchten.

im Rahmen des § 3 Abs 2 BauGB

27.10.2021

zum Bebauungsplan 68 Am Bahnhof inkl. FNP-Änderung

1 VORHABENBEZUG

Der Bebauungsplan hat sichtbar einen konkreten Vorhabenbezug. Sämtliche Kosten des Verfahrens werden offenbar vom Bauträger übernommen. Zudem wurde der Bebauungsplan im Auftrag der Bauherrschaft erstellt.

Trotzdem wurde er nicht als vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt.

Somit fehlt dem Bebauungsplan eine Fristsetzung nach § 12 (1) BauGB und eine Regelung bei Nichteinhaltung der Frist.

Es ist nicht ersichtlich, dass insbesondere die Entwürfe zur äußeren Gestaltung des Gebäudes auch durch Rechtsnachfolger im Falle einer Veräußerung sichergestellt sind. Die Darstellungen in der Begründung besitzen keine Bindungswirkungen für den jeweiligen Bauherrn.

Auch wenn der Paragraf 11 städtebauliche Verträge gelten lässt, so ist nicht das gesamte Verfahren gem. § 12 BauGB abgebildet.

Der Plan ist als vorhabenbezogener Bebauungsplan zu konzipieren und erneut offen zu legen.

2 ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE

Anstelle einer öffentlichen Grünfläche verbleibt nach durchgeführter Planung eine bloße begrünte Abstandsfläche. Solche begrünten Flächen sind in der Stadtplanung typischerweise den Gebäuden zuzuordnende Freiflächen; hier wurden sie unzulässigerweise als nicht zum Baugebiet WA gehörige Flächen herausgelöst. Die Flächen zwischen Parkdeck und Bahngleisen können logischerweise keine Freiflächenfunktionen erfüllen. Auch wenn der Bereich aus Opportunitätsgründen als WA dargestellt wird. Auch die überlagernde Darstellung mit Flächen gem. § 9 (1) 20 BauGB ist unglücklich. Ein Baugebiet kann aus rechtlichen Erwägungen hier nicht gleichzeitig Fläche für den Naturschutz sein, da kein Baurecht besteht.

Aus der Lage unter den Fenstern und Balkonen des geplanten Gebäudes lässt sich keine Aufenthalts- oder sonstige Qualität für eine qualifizierte Parkanlage erkennen. Insofern kann es sich nicht um eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ handeln, da die hierfür nötige Ausstattung und Dimensionierung fehlt. Eine Parkanlage ist gewöhnlich nicht zwölf Meter fünfzig breit und wird auch nicht von Stellplätzen unterbrochen.

Öffentlichkeit 10 (27.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Nach § 12 Abs. 1 BauGB können Gemeinden durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen, wenn der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise vor dem Beschluss nach § 10 Absatz 1 verpflichtet.

Die Satzung über den Vorhaben- und Erschließungsplan wurde aus der Bauplanungs- und Zulassungsverordnung der DDR zunächst zeitlich und räumlich befristet in das BauGB übernommen, um rasch verbindliche städtebauliche Planungsgrundlagen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, zur Deckung des Wohnbedarf und für notwendige Infrastrukturmaßnahmen im Beitrittsgebiet zu schaffen. Die Annäherung an den Bebauungsplan erfolgte in zwei Schritten 1993 (Investitionserleichterungs- und Wohnbaurandgesetz) und 1998 (Bau- und Raumordnungsgesetz).

Die Gemeinden können seither in eigenem Ermessen darüber entscheiden, ob die Schaffung von Bauplanungsrecht über einen Bebauungsplan mit Städtebaulichem Vertrag (§ 11 BauGB) oder einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Durchführungsvertrag (§ 12 BauGB) erfolgen soll. Ein wesentlicher Unterschied liegt in § 12 Abs. 6 BauGB. Hiernach soll die Gemeinde den Bebauungsplan aufheben, wenn das Vorhaben nicht innerhalb einer bestimmten Frist realisiert worden ist. Aus der Aufhebung können dann keine Ansprüche des Vorhabenträgers gegen die Gemeinde geltend gemacht werden.

Die Stadt Linden hat sich für die erste Alternative entschieden, da mit dem Vollzug des Bebauungsplanes unmittelbar nach Rechtskraft begonnen werden soll und sich auch die in Durchführungsverträgen vereinbarten Fristen üblicherweise um den Zeitraum eines verwaltungsbehördlichen Widerspruchsverfahrens und/oder eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens verlängern.

Die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen soll gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 14 BauGB besonders berücksichtigt werden. Sie ist aber gar nicht berücksichtigt worden.

Der Verlust der innerörtlichen Grünfläche wird nicht adäquat ersetzt. Es fehlt an einer Bedarfsermittlung. Auch für die geschätzt 250 bis 300 Neubürger sind keine verfügbaren Spiel- und/oder Grünflächen vorgesehen.

Dabei wird auch bezweifelt, dass eine Ersatzfläche überhaupt die gleichen Qualitäten erreichen kann wie der Ist Zustand, v.a. wegen der alten Bäume.

Die Grünfläche ist zu erhalten und zu entwickeln.

(Die irreführende Zweckbestimmung „Parkanlage“ ist zu streichen.)

3 NACHHALTIGE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG

§ 1 (5) BauGB. *„Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. ...“*

Der vorgelegte Bebauungsplan gewährleistet nichts von alledem.

Insbesondere ist keine baukulturelle Erhaltung oder Entwicklung des Ortsbildes zu erkennen. Der geplante Baukörper sprengt den durch den Bestand vorgegebenen Rahmen erheblich. Durch seine langgestreckte Form auf einem schlauchartigen Grundstück bildet das geplante Ensemble auch kein „Baugebiet“ mit eigenständigem Charakter. Es handelt sich intersubjektiv gestalterisch und in Bezug auf sein Volumen um einen baulichen Fremdkörper.

In diesem Zusammenhang ist auch relevant, dass die im Umweltbericht erwähnte Gehölzkulisse auf der Ostseite der Bahn nicht existiert und sehr wohl eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes stattfindet.

Der Schutz des Landschaftsbildes ist nicht nur durch das BauGB sondern auch durch die Naturschutzgesetzgebung geschützt. Durch das Entfallen der Gehölze in der öffentlichen Grünfläche und auf der Brache würde hier das Gebäude stark hervortreten. Der Raum östlich der Bahn ist aber gleichzeitig wertvoller und reichlich frequentierter Naherholungsraum. Die Angaben im Umweltbericht sind falsch und die Schlussfolgerung einer „Verträglichkeit“ unzulässig.

Der Wohnbedarf ist an einer Stelle zu decken, die die Voraussetzungen für eine Nachhaltige städtebauliche Entwicklung mit sich bringt. Die Verwirklichung der städtebaulichen

zu 2.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die Bedenken werden zurückgewiesen, die Zurückweisung der in der Stellungnahme genannten Themen wird wie folgt begründet:

- Die Flächen zwischen der geplanten Wohnbebauung und der Sudetenstraße werden nicht „unzulässigerweise herausgelöst“, sondern in Folge der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung als Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage ausgewiesen. Durch die „Grünfläche“ wird klargestellt, dass es sich nicht um den Teil eines Baugrundstücks handelt und damit auch eine Inanspruchnahme für Nutzungen wie z.B. Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, die regelmäßig auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sind, ausscheidet. Die Flächen bleiben im Eigentümer der Stadt Linden. „Öffentlich“ bedeutet hier aber auch, dass die Flächen öffentlich zugänglich bleiben. Eine gesetzliche Legaldefinition für den Begriff „Parkanlage“ gibt es nicht. Die Zweckbestimmung muss ohnehin nur dann konkretisiert werden, wenn dies für die städtebauliche Entwicklung erforderlich ist. Der Begriff „Parkanlage“ trägt hier dem Umstand Rechnung, dass im nördlichen der vier Teilflächen über den ausschließlichen Erhalt der vorhandenen Gehölzstruktur hinaus ausdrücklich auch Grabgärten zugelassen werden können. Die gewählten Begriffe sind daher nicht zu beanstanden. Den Fall, dass eine „Grünfläche“ lediglich eine begrünte Fläche sein soll, hat der Gesetzgeber selbst beispielhaft mit dem Begriff „Parkanlage“ zusammengefasst (BVerwG, Beschluss vom 21.07.2011 - 4 BN 10.11, aus der Begründung). Wichtiger als Begriffsfragen ist, dass den Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Erhalt des Gehölzstreifens und der Möglichkeit zur Anlage von Beeten zur Erzeugung von z.B. Gemüse zur Selbstversorgung Rechnung getragen wird.
- Mit der Ergänzung des Belangekataloges in § 1 Abs. 6 BauGB 20201 soll zwar die Bedeutung von Grün- und Freiflächen als Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung hervorgehoben werden. Die Ergänzung ist aber im Zusammenhang mit der faktischen Aufhebung der bisher geltenden Obergrenzen für die einzelnen Baugebiete in § 17 Abs. 1 BauNVO zu sehen. Die Dichtewerte der an das Plangebiet angrenzenden und durch Ein- und Zweifamilienhäuser auf vergleichsweise großen Grundstücken geprägten Quartiere sind jedenfalls nicht geeignet, der geplanten Bebauung entgegengehalten zu werden. In der Abwägung wird den nach § 1 Abs. 6 BauGB ebenfalls zu berücksichtigenden sozialen Belangen und den Belangen des Boden- und Klimaschutzes der Vorrang eingeräumt.
- Die Stellungnahme verkennt, dass die derzeitigen Gehölzflächen mit Ausnahme von zwei kleineren Grabgärten auch keine „qualifizierte“ Parkanlage i.S. des Vortrags, d.h. eine nach Regeln der Gartenkunst angelegte und der Öffentlichkeit zum Zwecke der

Zielsetzung ist beispielsweise im geplanten „Nördlich Breiter Weg II“ oder Hardt/Großen-Lindener-Straße (ggü. Netto) zu befriedigen, zumindest zu prüfen.

4 STÄDTEBAULICHE BEURTEILUNG DER LÄRMIMMISSIONSSITUATION

Das Gebiet der Planänderung befindet sich in einem Bereich, der in erheblichem Maße dem Bahnlärm ausgesetzt ist (Überschreitung der städtebaulichen Richtwerte um 10 bis über 20 dB(A)). Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der Hanglage nicht in Frage.

Gemäß Grundsatz 5.2-6 des Regionalplans soll eine Belastung der Wohnsiedlungsflächen durch Immissionen vermieden werden. In der Begründung zu diesem Grundsatz heißt es „Dem Schutz und der Sicherung gesunder Wohnstandorte kommt eine hohe soziale und ökonomische Bedeutung zu. Bereits bei der Planung sind diese Belange entsprechend zu berücksichtigen. Entlang von Lärmquellen sollte mit dem Einsatz von Schallschutzmaßnahmen der Flächenverbrauch minimiert werden. Der Mindestabstand wird dabei durch den Planungsgrundsatz des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgegeben. Eine weitere Reduzierung ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete verhindert werden.“

Die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung findet in den Unterlagen keine angemessene Berücksichtigung, obwohl die Nachtwerte auch auf der Seite mit zu-öffnenden Fenstern die städtebaulichen Richtwerte deutlich überschreiten (> 45 dB tlw. > 50 dB, am Immissionsaufpunkt 6 sogar > 60 dB; vgl. Abb. 9 : Lärmkarte Beurteilungspegel nachts, Variante 4 auf Seite 16 des vorgelegten Lärmgutachtens).

Das vorgelegte Gutachten thematisiert lediglich das Schalldämmmaß des geplanten Baukörpers. In der Zusammenfassung heißt es:

„Die ermittelten Beurteilungspegel für den Schienenverkehr überschreiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tags an der zur Bahn orientierten Fassade. Nachts sind bei Beurteilungspegel über 50 dB(A) für Schlafräume mit Lüftungseinrichtungen vorzusehen.“

Daraus macht die Begründung zur FNP-Änderung folgendes:

„Zur Prüfung, ob diese objektbezogenen Schutzmaßnahmen ausreichen, wurden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ Immissionsberechnungen durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, dass die Nähe zur Eisenbahn der Darstellung einer Wohnbaufläche resp. Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes nicht entgegensteht.“

Diese Schlussfolgerung ist falsch und findet sich so auch nicht im Immissionsgutachten.

Die städtebauliche Bewertung war auch nicht Aufgabenstellung des Gutachtens („Im Auftrag der Feldmann Architekten GmbH sollen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für eine Wohnnutzung zwischen der Sudetenstraße und der Bahnstrecke in 35440 Linden untersucht werden.“)

Erholung zugängliche Fläche ist, über deren Ersatz im Rahmen der Abwägung befunden werden müsste. Damit bedarf es auch keiner Erörterung der Frage, ob eine Ersatzfläche die „gleichen Qualitäten“ erreichen kann. Da der „Ist-Zustand“ Ergebnis einer nur wenige Jahre bzw. Jahrzehnte andauernden Sukzession ist, dürfte ein Ersatz aber unschwer möglich sein.

- Die Gestaltung der Außenwohnbereiche für die Bewohner der geplanten Bebauung obliegt der Freiflächenplanung auf Baugenehmigungsebene. Dies betrifft auch die Spielmöglichkeiten für Kleinkinder entsprechend den Forderungen von § 8 Abs. 2 HBO.
- Die Flächen zwischen der geplanten Bebauung, die im Übrigen kein Parkdeck, sondern nur eine Parkebene vorsieht, und dem Gelände der Deutschen Bahn AG wird als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen, da sich eine Nutzung als Außenwohnbereich schon aufgrund der Nähe zu den Bahnanlagen verbietet. Es handelt sich um einen Teil der nicht-überbaubaren Grundstücksfläche eines Baugrundstücks, die ohnehin nicht bebaut werden darf. Soweit die Stellungnahme hier pauschal „rechtliche Erwägungen“ geltend macht, sind diese weder belegt noch nachvollziehbar.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die vorgetragenen Bedenken nicht geeignet sind, eine Änderung der Planung zu bewirken.

zu 3.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die geplante Bebauung findet, mit Ausnahme der Zuwegungen von der Sudetenstraße aus, auf Flächen statt, die weit über 100 Jahre gewerblich genutzt wurden. Gegenstand des Bebauungsplanes ist somit ein Flächenrecycling i.S. der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die genannten Alternativen, Erweiterung „Nördlich Breiter Weg“ und zwischen der Großen-Lindener-Straße (freie Strecke der L 3129) und den Anwesen Breiter Weg 24-70, ggf. auch Hardtweg 1 bzw. Breiter Weg 94 ff. kommen derzeit allein schon deshalb nicht in Betracht, weil es sich um gewachsene Böden handelt. Soweit die Flächen landwirtschaftlich genutzt werden, muss hier auf den mit der 2013 im Zuge der sog. „Innenentwicklungsnovelle“ eingeführten besonderen Begründungszwangs für die Umwandlung von landwirtschaftlich oder als Wald genutzten Flächen hingewiesen werden.

Nicht zuletzt seit der Flutkatastrophe im Landkreis Ahrweiler Mitte Juli 2021 wird die Bedeutung des Bodenschutzes auch von einer breiteren Öffentlichkeit wahrgenommen. Bodenschutz bedeutet Klimaschutz. Eine nachhaltige Stadtentwicklung legt daher ihre Priorität auf die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die bereits baulich genutzt waren.

Eine städtebauliche Auseinandersetzung auf Ebene der Flächennutzungsplanung fehlt. Das Heranrücken der Wohnbebauung an die Immissionsquelle Bahn kann nach obigem Grundsatz nur erfolgen, wenn aktiver Lärmschutz betrieben wird. Dies ist aufgrund eigener Aussagen der Bauherrschaft nicht möglich. Die geplante Wohnbebauung als Lärmschutz für den Bestand zu deuten wäre zynisch. Wohnen mit nicht zu öffnenden Fenstern auf beiden Seiten des Gebäudes entsprechen keinen gesunden Wohnverhältnissen.

Zudem werden durch die Schallreflexionen des vorgesehenen Baukörpers die Lärmimmissionen auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn verstärkt. Somit wird eine für die Wohnbebauung (Nördliche Breiter Weg) vorgesehene Fläche unnötig verlärm.

Das gleiche gilt für das Thema Erschütterungsschutz, zu dem gar keine Aussage vorliegt.

Ebenso muss berücksichtigt werden, dass es Vorbelastungen im Gebiet gibt und nicht allein auf die Emissionen der Bahn abgestellt werden kann. Für den Summenpegel ist zumindest die Sudetenstraße (tags 40 bis 45 dB(A) lt. Lärmviewer Hessen) einzubeziehen.

Es ist ein Schallgutachten aus städtebaulicher Sicht vorzulegen.

Erschütterungen sind einzubeziehen.

5 WOHNBEBAUUNG UND LÄRM

Mit dem Bezug zum Urteil des BVerwG (Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04) hat das OVG Lüneburg in seinem Beschluss vom 21.02.2020, 1 MN 147/19 u. a. folgendes ausgesagt:

„Auch in einer erheblich mit Lärm vorbelasteten Umgebung ist die Ausweisung von Wohn- und urbanen Gebieten möglich, wenn dafür entsprechend gewichtige städtebauliche Gründe vorliegen und jedenfalls im Gebäudeinneren zumutbare Lärmwerte erreicht werden (Anschluss an BVerwG, Ur. v. 22.3.2007 4 CN 2.06, BVerwGE 128, 238). Das gilt selbst dann, wenn die Außenlärmpegel teilweise die Gesundheitsgefährdungsschwelle überschreiten.“

Die „gewichtigen städtebaulichen Gründe“ liegen aus unserer Sicht hier aber nicht vor. Die Nachnutzung einer Brachfläche allein reicht dafür nicht aus. Sie kann das Hineinplanen in die Konfliktsituation nicht rechtfertigen. Zu weiteren städtebaulichen Gründen fehlen in der Begründung vertiefende Angaben. Der Bereich ist weder in eine gesamtstädtisches Konzept eingebunden, noch trägt er zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Im Gegenteil werden einschlägige städtebauliche Grundsätze nicht beachtet: Umgebungsbebauung, soziales Umfeld, Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen, Belange des Artenschutzes, Ortsbild

Zum Thema „Landschaftsbild“ reichen schon die Hinweise auf die weithin sichtbare Lage einer möglichen Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes „Nördlich Breiter Weg“ und die dem Planstandort vergleichbare Sichtexposition an der Großen-Lindener-Straße aus, um zu zeigen, dass auch die diesbezüglich geäußerten Bedenken zurückgewiesen werden können.

Der Ortsrand, sofern die Begrifflichkeit überhaupt zutrifft, war über sehr lange Zeit durch die vormalige gewerbliche Nutzung geprägt. Heute sind es Ein- und Zweifamilienhäuser aus den 1960er und 1970er Jahren, die das Ortsbild, oder besser: das Straßenbild prägen. Der Begriff „Baukultur“ beschreibt als Oberbegriff die Herstellung von gebauter Umwelt und den Umgang damit. So verstanden, kann die vorhandene Bebauung durchaus auch unter diesen Begriff subsumiert werden. Die Straßenabwicklung ist aber nicht schutzwürdig. Insbesondere ist sie auch nicht Bestandteil einer unter Denkmalschutz stehenden Gesamtanlage. Unbestritten werden sich die geplanten Mehrfamilienhäuser mit ihren Verbindungsbauten abweichend darstellen. Eine u.a. durch Vor- und Rücksprünge aufgelockerte Fassadenabwicklung und den weitgehenden Erhalt der vorhandenen Gehölzstreifen werden aber dafür Sorge tragen, dass der Eindruck eines „baulichen Fremdkörpers“ vermieden, sondern ein gewollt belebender Kontrast erreicht wird.

zu 4.: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

Die Bedenken werden zurückgewiesen. Der sog. „Trennungsgrundsatz“ des § 50 BImSchG besagt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Die im RPM angesprochenen Mindestabstände ergeben sich erst aus der Betrachtung des Einzelfalles. Hier sind vorliegend die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, maßgeblich. Der in der Stellungnahme verwendete Begriff der „städtebauliche Richtwerte“ ist insofern irreführend, als er eine weitergehende Verbindlichkeit erwarten lässt.

Die städtebaulichen Orientierungswerte werden überschritten. Diese Überschreitung steht der geplanten Bebauung aber nicht entgegen, auch wenn der Bebauungsplan nur festsetzt, dass jede Wohnung mindestens einen Aufenthaltsraum haben, dessen drehbar öffentbare Fenster zur Sudetenstraße hin angeordnet sind und dass zur Bahnseite hin keine Aufenthaltsräume bzw. nur solche mit nicht drehbar öffentbaren Fenstern angeordnet werden dürfen. Die Begründung liegt in dem der Planungshierarchie immanenten Abschichtungsprinzip. Dieses umfasst auch eine Konfliktverlagerung auf die nächste Ebene in der Planungshierarchie, hier die der Baugenehmigung.

	zum Bebauungsplan 68 „Am Bahnhof“ inkl. FNP-Änderung 27.10.2021	5 von 18
--	--	----------

und Erholungseignung, Entwicklung aus dem FNP werden nicht berücksichtigt. Sprich: die Ausweisung hat mehr Nachteile als Vorteile¹.

Gleichwohl bestehen sogar durch den gültigen FNP ausreichend konfliktarme Alternativen zur Deckung des Wohnbedarfs, die zudem noch in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof erschlossen werden könnten.

Zur Realisierung der Planung sind entweder gewichtige städtebauliche Gründe zu benennen oder durch einen unabhängigen Gutachter festzustellen, ob qualifizierte Planungsalternativen bestehen.

6 ALLGEMEINEN ANFORDERUNGEN AN GESUNDE WOHN- UND ARBEITSVERHÄLTNISSE UND DIE SICHERHEIT DER WOHN- UND ARBEITSBEVÖLKERUNG

Die Wohnnutzung ist vor störenden äußeren Einflüssen zu schützen. Dieser Schutz darf nicht so weit gehen, dass die Menschen quasi in einer Konservenbüchse leben müssen. Daher hat der Gesetzgeber auch nicht den Wohninnenraum, sondern den vor den Räumen außerhalb gelegenen Ort bestimmt (maßgeblicher Immissionsort) und hierfür städtebauliche Richtwerte herausgegeben:

Orientierungswerte DIN 18005 Teil1 Beiblatt 1

Bei allgemeinen Wohngebieten (WA):

- tags 55 dB
- nachts 45 dB bzw. 40 dB.

Diese Werte werden nicht nur für die Bahnseite sondern auch für die der Sudetenstraße zugewandten Bereiche z.T. deutlich überschritten.

Soweit bereits die gesamt Ostfassade für Aufenthalts und Schlafräume nicht zur Verfügung steht, sind außerdem die auch für Aufenthalts und Ruheräume vorgesehenen Gebäudeteile betroffen. Im Schallgutachten heißt es dazu:

„5.1 Lüftungseinrichtungen

Bei einem Mittelungspegel nachts über 50 dB(A) sind nach der VDI 27191 in jeder Wohnung die Schlafräume, bzw. die zum Schlafen geeigneten Räume, mit mechanischen Lüftungseinrichtungen (oder Fenster, die auch im gekippten Zustand eine hinreichende Schalldämmung aufweisen, wie z. B. „Hafencityfenster“) auszuführen. Zur Lüftung von Räumen, die nicht zum Schlafen genutzt werden, kann ansonsten ein kurzzeitiges Öffnen der Fenster zugemutet werden (Stoßlüftung).

¹ mit Vorteile sind nicht die Vorteile des Veräußerers der Grundfläche oder des Immobilienentwicklers gemeint, sondern Vorteile für die Bevölkerung der Stadt Linden

Zur Erläuterung wird auf den nachfolgenden Auszug aus der Begründung zu dem Beschluss des BVerwG vom 19.04.2021, 4 CN 3.11, hingewiesen:

„Grundsätzlich hat jeder Bebauungsplan die von ihm geschaffenen oder ihm zurechenbaren Konflikte zu lösen. Das schließt eine Verlagerung von Problemen in ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren nicht zwingend aus. Das Gebot der Konfliktbewältigung hat seine rechtliche Wurzel im Abwägungsgebot und besagt, dass die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden müssen. Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn bei vorausschauender Betrachtung die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt ist. (...) Die Grenzen zulässiger Konfliktverlagerung sind indes überschritten, wenn bereits im Planungsstadium absehbar ist, dass sich der Interessenkonflikt auch in einem nachfolgenden Verfahren nicht sachgerecht lösen lassen wird. (...) Eine Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener auf der Ebene der Vorhabenzulassung letztlich ungelöst bleiben.“

Die Immissionsberechnung zu dem Bebauungsplan „Am Bahnhof“ hat gezeigt, dass durch Maßnahmen zum passiven Schallschutz die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse auch bei der geplanten Bebauung erreicht werden können. Grundlage bilden die allgemeinen Anforderungen in § 3 HBO und die auf Baugenehmigungsebene anzuwendende DIN 4109, Schallschutz im Hochbau.

Dass die Nähe zur Main-Weser-Bahn einer Wohnbebauung nicht entgegensteht, zeigen die erst in den vergangenen Jahren errichteten Mehrfamilienwohnhäuser

- Butzbach, Jakob-Wilhelm-Küchel-Straße,
- Gießen, Sieboldstraße und
- Marburg, Neue Kasseler Straße,

um nur einige Beispiele zu nennen. Zum Thema Schallreflexion ist darauf hinzuweisen, dass die Fassaden zur Bahnseite hin absorbierend ausgeführt werden sollen. Auch dies ist im Städtebaulichen Vertrag fixiert. Sowohl die objektbezogenen/passiven Schallschutzmaßnahmen als auch die Prüfung, ob Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforderlich werden, sind Gegenstand der Baugenehmigungsverfahren. Insofern bedarf es hier keiner Ergänzung des Abwägematerials.

Zu den Emissionen des Kfz-Verkehrs auf der Sudetenstraße ist anzumerken, dass auch die Verkehrszunahme im Vollzug des Bebauungsplanes zu gering ist, um ein eine nachhaltige Pegelerhöhung zu verursachen.

Im vorliegenden Fall übersteigen die Beurteilungspegel nachts diesen Wert an einigen Punkten. Hier sind Lüftungseinrichtungen in den Schlafräumen erforderlich.

An der Nordseite des Hauses 1 und der Südseite des Hauses 4 sollen keine Schlafräume angeordnet werden.“

In der bisherigen Diskussion wurde mißverständlicherweise nur von der der Bahn zugewandten Seite als betroffene Fassade gesprochen. Diese sollte lediglich durch „Laubgänge“ belegt werden. Diese Darstellung ist nicht vollständig. Der Gutachter meint offenbar auch Fenster auf der Westseite! Somit sind beide Gebäudeseiten bzgl. der Aufenthaltsqualität betroffen.

Hierzu ist eine explizite Aussage des Bauherrn einzuholen.

7 NÄCHTLICHES AUFWACHEN

Die gesundheitsschädliche Wirkung des Lärms bemisst sich nicht allein durch die Mittelungspegel.

Zu berücksichtigen sind auch die Bahn-spezifischen erheblichen Lärmereignisse zwischen 22 und 6 Uhr die der Verfasser aus eigener Anschauung bestens kennt.

Ein mehrmalig durch Lärm und Erschütterungen unterbrochener Schlaf führt dauerhaft zu langwierigen Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren.

Die Immissionsuntersuchung muss deshalb auch einzelne Geräuscheignisse beurteilen.

Offensichtlich will man den Mietern zumuten, sich dem Lärm auszusetzen, oder aber zu akzeptieren, dass er auf keiner der Gebäudeseiten vom Lärm verschont bleibt und keine normalen Wohnverhältnisse herrschen.

Bei diesen „ungesunden“ Wohnverhältnissen ist mit einem raschen Wechsel der Mieterschaft zu rechnen, denn er wird ausziehen, sobald er das feststellt.

Die Folge ist eine soziale Erosion.

„5.2 Außenwohnbereiche

Außenwohnbereiche wie Balkone oder Terrassen sind ebenfalls schutzbedürftig. Gemäß einschlägiger Literatur ist eine sinnvolle Nutzung ab einem Dauerschallpegel von $L = 62$ dB(A) tags nicht mehr gegeben. An den geplanten Balkonen bzw. Terrassen an der Westseite ist dieser Wert unterschritten.“

Für die Bestandsbebauung ist zudem darauf hinzuweisen, dass die zu erhaltenden Gehölzstrukturen auch Reflexionen entgegenwirken.

Die Bestandsbebauung in der Sudetenstraße wird aber eine deutliche Entlastung erfahren, denn die Immissionsberechnung zeigt, dass die bahnseitigen Fassaden derzeit bis auf wenige Ausnahmen sowohl tags als auch nachts mit über 65 dB(A) beaufschlagt werden. Die städtebaulichen Orientierungswerte für Allgemeines Wohngebiet liegen bei 55 dB tags und 45 dB nachts. Durch die geplante Bebauung werden die bestehenden Ein- und Zweifamilienhäuser deutlich entlastet. Leider bleibt dies in der Stellungnahme unerwähnt.

zu 5.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die in der Stellungnahme zitierte Rechtsprechung belegt gerade die Zulässigkeit der Ausweisung des allgemeinen Wohngebietes „Am Bahnhof“ auch aus der Perspektive des Immissionsschutzes.

Die Beurteilung ob der Zulässigkeit aus städtebaulicher Sicht obliegt der Stadt Linden. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung können Stellungnahmen abgegeben werden, diese können auch Anregungen enthalten. Auch die wiederholte Verwendung des Imperativs ändert hieran nichts.

Zu den in der Stellungnahme angesprochen Themen ist anzumerken:

- Umgebungsbebauung: Die Umgebungsbebauung ist durch Ein- und Zweifamilienhäuser, aber auch Mehrfamilienhäuser vorrangig aus den 1960er und 1970er Jahren geprägt. Eine besondere Schutzwürdigkeit ist nicht erkennbar und auch der Stellungnahme nicht zu entnehmen.
- Soziales Umfeld: Die geplanten Wohnungen sollen allen Bevölkerungsschichten angeboten werden. Es ist nicht erkennbar, wo hier der in der Stellungnahme vermutete Konflikt liegen soll.
- Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen: Die Umgebungsbebauung weist entsprechend den Rahmenbedingungen ihrer Entstehung auf den Grundstücken umfangreiche Freiflächen auf, die ehem. dem Anbau von Gartenerzeugnissen zur Selbstversorgung und heute vorwiegend dem Aufenthalt im Freien dienen. Entsprechend besteht auch kein Erfordernis, zusätzlich öffentliche Grünflächen vorzuhalten.
- Belange des Artenschutzes: Die Belange des Artenschutzes sind durch den weitgehenden Erhalt der Gehölzstrukturen entlang der Sudetenstraße und die Aufwertung der Flächen zwischen der geplanten Bebauung und den Bahnanlagen gewahrt.
- Ortsbild und Erholungseignung: Das Ortsbild im Umfeld der geplanten Bebauung weist keine besondere Schutzbedürftigkeit auf und eine Nutzung der Bauflächen für Zwecke der Erholung ist derzeit nicht nachgewiesen. Auch eine einzelne lehnenlose Bank ver-

Bei dieser Einschätzung wurde vergessen, dass für die Aufenthaltsqualität auf den Balkonen nicht allein der Schienenverkehr heranzuziehen ist. Es fehlt eine Einbeziehung der Gesamtsituation auch unter Berücksichtigung der Vorbelastungen (Sudetenstraße).

„6. Reflexionen

Es wurde die Erhöhung des Schalldruckpegels exemplarisch an einem Punkt in 50 m Abstand von der Bahnstrecke in Ostrichtung auf Höhe des Hauses 2 berechnet. Der Schalldruckpegel erhöht sich auf der Ostseite um $\Delta L = 1,4$ dB. Hierzu zitieren wir von http://www.laermorama.ch/m1_akustik/schallpegel_w.html: Unser Gehör passt sich schnell an vorhandene Schallpegel an. Die Differenzen von Pegeln treten am stärksten in Erscheinung, wenn wir zwei Pegel unmittelbar nacheinander hören. Der kleinste hörbare Unterschied ist vom Pegel und von der Frequenz abhängig. 1 dB sollte etwa hörbar sein. Es ist geplant die Bahnseite der geplanten Bebauung "Am Bahnhof" absorbierend auszuführen, so dass nur sehr geringe Reflexionen entstehen.“

Dazu ist – unabhängig von der Anpassungsfähigkeit des menschlichen Gehörs (siehe auch Schäden durch Rockmusik) festzuhalten, dass auch eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 1,4 dB von uns nicht hingenommen werden.

Da die Lärmwerte auch im Bestand ohnehin schon ein vielfaches höher liegen als die städtebaulichen Orientierungswerte sollte jede zusätzliche Belastung vermieden werden und nicht umgekehrt.

Es ist ein Affront, diesen Fakt mit einer Nicht-Wahrnehmungsfähigkeit des menschlichen Gehörs abzuwiegeln. Wie kann ein Gutachter, der sein Geld damit verdient Gesundheitsvorsorge i.w.S. zu betreiben sich zu einer solchen Aussage hinreißen lassen. Tatsache ist das die Werte im gesundheitsschädlichen Bereich liegen und dies durch die geplanten Bebauung noch verstärkt wird.

„Es ist geplant die Bahnseite der geplanten Bebauung "Am Bahnhof" absorbierend auszuführen, so dass nur sehr geringe Reflexionen entstehen.“

Diese Aussage findet in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan keine Entsprechung.

Eine Festsetzung zur Vermeidung zusätzlicher Reflexionen und damit verbundene konkrete Maßnahmen sind in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan zu ergänzen.

8 EMISSIONEN IN DER ABWÄGUNG

Dazu schreibt die Bahn:

„Immissionen

rmag diese Bewertung nicht zu ändern.

- Entwicklung aus dem FNP: Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes spiegeln die Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt seiner Erstellung wider. Mit der Entwidmung der ehem. Bahnanlagen habe sich diese teilträumlich geändert, wodurch auch die Änderung des FNP legitimiert wird.
- Zu den vorgeschlagenen Alternativen wurden bereits unter Ziffer 3 Ausführungen gemacht. Ergänzungen hierzu sind nicht erforderlich.

Zusammenfassend wird vermerkt, dass an der vorliegenden Planung festgehalten werden kann, da keine bisher noch nicht berücksichtigten Aspekte, die dem Bebauungsplan „Am Bahnhof“ entgegengehalten werden könnten, vorgetragen werden.

zu 6.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Ein weiterführender Handlungsbedarf besteht nicht, da der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse auf Ebene der Baugenehmigungsverfahren geführt werden kann und geführt werden wird.

zu 7.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die schallabsorbierende Ausführung der bahnseitigen Fassaden ist im Städtebaulichen Vertrag geregelt. Hierdurch wird auch sichergestellt, dass die Bestandsbebauung am westlichen oberen Ende des Breiten Weges keine abwägungsbeachtliche Mehrbelastung erfährt.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Immissionsberechnung sowohl von der Methodik als auch den Ergebnissen und deren Beurteilung nicht beanstanden ist. Die Prüfung erfolgte durch das Dezernat 43.2 Immissionsschutz des Regierungspräsidiums Gießen. Ungesunde Wohnverhältnisse sind jedenfalls nicht zu befürchten, damit gehen auch die Bedenken hinsichtlich einer „sozialen Erosion“ fehl.

	zum Bebauungsplan 68 „Am Bahnhof“ inkl. FNP-Änderung 27.10.2021	8 von 18
--	--	----------

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen.

In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.“

Zu diesem Thema wurde lediglich auf den Lärm abgehoben.

Sämtliche anderen Immissionsthemen wurden nicht thematisiert, außer dass im Umweltbericht steht, dass die Bestandsbebauung vor Stäuben geschützt wird.

Die potentiellen Bahnimmissionen sind zu analysieren und abschließende zu bewerten.

9 FESTSETZUNGEN ZUM THEMA LÄRM

Es möge jeder selbst prüfen, ob die Festlegungen des Gutachtens zum Thema Lärm vollumfänglich in die Festsetzungen des Bebauungsplans Eingang gefunden haben. Das ist elementar Aufgabe des Bauleitplaners. Natürlich kann man sich gegen die Auffassung des Gutachters stellen, hier vermissen wir Argumente.

Die maßgeblichen, abgestimmten Aussagen von Gutachten sind im Bebauungsplan festzusetzen.

10 LÄRM IM UMWELTBERICHT

Zum Lärm finden sich im Umweltbericht folgende Aussagen:

„3.4 Umweltbezogen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie der Bevölkerung insgesamt

Die Umsetzung des Vorhabens generiert keine negativen Auswirkungen auf den Menschen und die Bevölkerung. Die derzeitigen Belastungen in Form von Lärm und Stäuben, die von dem Betrieb der Bahntrasse ausgehen, werden durch die den bestehenden

zu 8.: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Die in den Ausführungen zu Ziffer 4 genannten Beispiele zeigen, dass auch die standardisierten Vorträge in der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG einer Wohnbebauung neben den Bahnanlagen nicht entgegenstehen.

Es ist gerade der in dem Textbaustein aufgeführte Vorschlag einer „Riegelbebauung“, der die bauliche Verbindung der Mehrfamilienhäuser begründet hat.

Die übrigen Themen betreffen, auch hier sei nochmal auf das Abschichtungsprinzip hingewiesen, nur die Ebene der Baugenehmigungsverfahren. Weitergehend Untersuchungen auf Ebene der Bauleitplanung sind jedenfalls nicht erforderlich.

zu 9.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Der Bebauungsplan beinhaltet die für die Ebene der Bauleitplanung notwendigen Festsetzungen. Im Übrigen ist hier die Ebene der Baugenehmigung angesprochen. Der Vollständigkeit halber sei hier noch darauf hingewiesen, dass der Gutachter auch den Vollzug des Bebauungsplanes begleiten wird.

	zum Bebauungsplan 68 „Am : Bahnhof“ inkl. FNP-Änderung 27.10.2021	9 von 18
--	---	----------

Wohngebieten nach der Umsetzung des Vorhabens vorgelagerten Gebäuden deutlich gemildert. Die Funktion für die Naherholung sowie die Wegeverbindungen zu den Offenlandbereichen östlich des Bahndammes bestehen nicht. Die Anbindung an das geplante Wohn- und Gewerbegebiet erfolgt über die Sudetenstraße, Nikolaus-Otto-Straße und Robert-Bosch-Straße an die BAB A 485 und die Gießener Pforte. Die Siedlungsfläche von Linden können umfahren werden, so dass es zu keiner relevanten zusätzlichen Belastung der Wohngebiete durch den Zielverkehr kommt.“

Wie im Vorfeld gezeigt handelt es sich um einen an eine Immissionsquelle heranrückende Bebauung. Wie kann ein Umweltbericht als Abwägungsgrundlage für die Stadtverordneten dienen, wenn er lediglich den Bestand im Auge hat; sehr wohl ist das Schutzgut Mensch vom Lärm betroffen und zwar in Person der potentiellen Mieter. Schlimmer noch: die geplanten Gebäude sollen als Lärmschutz für den Bestand dienen. Soll dies den Anwohner die Planung schmackhaft machen?

„3.8.4 Planerische Relevanz des Schutzgutes Mensch

Im Grundsatz sind alle Maßnahmen, die in Deutschland geplant werden vor dem Diktat des Wohles des Menschen zu bewerten. Im vorliegenden Fall kommt es zu einer Bebauung, die die bestehenden Belastungen für die Anwohner der Sudetenstraße verringern. Die Gehölzstrukturen bleiben weitgehend erhalten. Insofern hat die vorgesehene Bebauung eine planerische Relevanz für die Anwohner. Relevante Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind nicht zu erwarten. Weder sind Emissionen zu prognostizieren, die in sensiblen Bereichen als erhebliche Störung / Beeinträchtigung wahrgenommen werden könnten, noch kommt es zu relevanten Beeinträchtigungen der Gesamtsituation der Erholungsfunktionen oder anderer Wohnumfeldfunktionen.

Das Schutzgut ist daher im Weiteren nicht mehr zu betrachten. „

Aha, soso, das „Diktat des Wohles der Menschen“ ist es also? Offenbar mit Ausnahme der Menschen, die das geplante Objekt bewohnen werden und die dem Lärm ausgesetzt werden, vor dem sie den Baubestand zukünftig bewahren?

Und die Erholungsfunktion und andere Wohnumfeldfunktionen werden nicht beeinträchtigt? Zum Beispiel das Ortsbild? Keine Veränderung durch einen 275 m langen Gebäuderiegel? Alles genau wie vorher? Keine weitere Betrachtung nötig?



Darstellung aus der Begründung zum Bebauungsplan. Keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes?



Darstellung aus der Begründung zum Bebauungsplan. Keine Beeinträchtigung des Ortsbildes?
Anmerkung hierzu: die begrünten Dachflächen sind aus der Straßenperspektive nicht sichtbar.

Was soll man angesichts dieser offensichtlichen Fehleinschätzung als Bürger noch sagen?

Nach diesem Schock fällt es schwer, die sonstigen Bestandteile des Umweltberichtes vertrauensvoll zu würdigen.

Der Umweltbericht soll als Abwägungsgrundlage dienen. Zustand vor und nach geplantem Vorhaben sind fachgerecht zu prüfen.

Der Umweltbericht ist zu ergänzen um die Auswirkungen des Plangegegenstands und um die Angaben nach Anlage 1 zum BauGB - insbesondere zum Basisszenario. Das Kapitel Landschaftsbild und Erholungseignung ist zu überarbeiten.

zu 10.: Der Anregung wird teilweise entsprochen.

Der Umweltbericht wurde redaktionell an die Empfehlungen der Anlage 1 zum BauGB angepasst.

Es sei an dieser Stelle der Hinweis gestattet, dass der Umweltbericht lt. § 2a Satz 3 BauGB einen gesonderten Teil der Begründung bildet. Eine, auch wechselseitige, Bezugnahme ist daher grundsätzlich nicht ausgeschlossen.

Dass das Schutzgut Mensch auch im Hinblick auf die zukünftigen Bewohner der geplanten Wohnbebauung ausreichend gewürdigt worden ist, wurde bereits ausführlich dargestellt.

Begrüßt wird, dass in der Stellungnahme die Abbildungen aus der Begründung nochmals wiedergegeben werden, da sie hierdurch einen weiteren Verbreitungsgrad erlangen können.

Selbstverständlich wird sich die geplante Bebauung auf das Orts- und Straßenbild auswirken. Die Schwierigkeit besteht in der fehlenden Objektivierbarkeit. Es heißt nicht umsonst, dass Schönheit im Auge des Betrachters liegt. Für den vorliegenden Abwägungsprozess wird davon ausgegangen, dass dem Schutzgut durch den Erhalt der Gehölzstruktur entlang der Sudetenstraße ausreichend Rechnung getragen wird, denn diese ist für den Fußgänger und Radfahrer ebenso wie für den Kraftfahrer blickführend und vermittelt der Mehrheit der Personen, die sich auf der Straße bewegen, den Eindruck eines naturnah gestalteten und einladenden städtischen Raumes. Bahnseitig tragen die Fassadengliederung, der Einsatz von Holzelementen und die Transparenz der Zwischenbauten für eine Gliederung Sorge. Die Darstellungen, auch aus der Perspektive des sich auf der Sudetenstraße bewegenden Betrachters wurden in mehreren, auch öffentlichen Sitzungen vorgestellt. Die Beschlussfassung erfolgt also in Kenntnis der geplanten Architektur.

11 UMWELTBERICHT ALTERNATIVEN

Zur Alternativenprüfung heißt es im Umweltbericht:

„5. Prognose bei Nichtdurchführung des Vorhabens / Planungsalternativen

Bei Nichtdurchführung der Planung wird sich in Landschaft und Naturhaushalt nichts ändern.

Die städtebaulichen Ziele könnten nicht erreicht werden.

Geeignete Flächen stehen als Planungsalternative nicht zur Verfügung.“

ad 1: Die „städtebaulichen Ziele“ können dem Umweltbericht wortschön sein. Er hat die Auswirkungen auf die Schutzgüter zu prüfen.

ad 2. Eine Alternativenprüfung wurde nicht durchgeführt. Wie kann man dann behaupten, dass geeignetere Flächen nicht zur Verfügung stehen?

Der Umweltbericht ist bezüglich vorhandener Planalternativen zu ergänzen.

12 BEGRÜNDUNG ZUR FNP ÄNDERUNG ALTERNATIVEN

Im Gegensatz zum Umweltbericht setzt sich die FNP Begründung mit Planalternativen auseinander:²

„Ausschlaggebend für die Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes „Nördlich Breiter Weg“ ist die Frage, ob die Grundstücke nördlich des Breiten Weges zumindest teilweise mit einbezogen werden können. Es handelt sich hierbei um mehr als 40, teilweise über 100m tiefe Grundstücke, die nur auf der Seite des Breiten Weges bebaut sind. Es bedarf eines einheitlichen Meinungsbildes, um die weitere verkehrliche Erschließung der Wohnbaufläche W1 konzipieren und damit die Entwicklung einleiten zu können.“

weiter

„Sowohl aus der Wohnbaufläche W1 als auch der Wohnbaufläche W2 könnten zwar Wohngebiete entwickelt werden, innerhalb derer auch Mehrfamilienhäuser möglich wären. Allerdings bedürfen die aus den beiden Wohnbauflächen zu entwickelnden Wohngebiete sowohl im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung als auch der Entwässerung jeweils einer Gesamtkonzeption. Es ist daher nicht möglich Teilflächen für den Bau von Mehrfamilienhäusern vorab zu beplanen. Hinzu kommt, dass bei beiden Standorten landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden müssten.“

Hierzu ist anzumerken: Selbstverständlich braucht es eine Konzeption. Das Fehlen eines einheitlichen Meinungsbildes kann doch nicht die Ursache für einen Verzicht auf die vertiefte Prüfung und Entwicklung von Mehrfamilienhäusern sein. Das Meinungsbild ist doch kein

zu 11.: Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.

Es wurde bereits dargelegt, dass der Umweltbericht, auch wenn er als eigenes Dokument ausgeführt wurde, Bestandteil der Begründung ist. Die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes setzt sich in einem eigenen Kapitel mit den möglichen Standortalternativen auseinander. Dieses wird noch um in der Stellungnahme unter Ziffer vorgeschlagenen die Flächen zwischen der Großen-Lindener Straße und der Bebauung Breiter Weg ergänzt. In den Umweltbericht wird ein expliziter Hinweis auf das entsprechende Kapitel in der Begründung aufgenommen.

² Hat der Verfasser des Umweltberichtes die Begründung am Ende gar nicht gelesen?

städtebaulicher Grund. Die Flächen sind im FNP zur Wohnbebauung vorgesehen. Weder Gründe der Erschließung noch Grundstückstiefen (die im Übrigen bauleitplanerisch festzulegen kein Problem darstellt) sprechen gegen Geschosswohnungsbau, der sogar in einiger Nachbarschaft vorhanden ist (Am Festplatz). Warum soll es nicht möglich sein, „Teiflächen vorab zu beplanen“, und warum sollten nicht die Gesamtflächen angesichts des unterstellten Wohnbedarfs insgesamt beplant werden? Das ist doch die Aufgabe der Bauleitplanung. Vergleiche hierzu auch die Dichtevorgaben des LEP, die Einfamilienhausgebiete grundsätzlich erschwert.

Das zu dem unterstellten Wohnbedarf bisher keine Konkretisierung bereits im FNP dargestellter Bauflächen erfolgt ist, ist ein Versäumnis der Politik, welches nicht zur Planbegründung herbeigezogen werden kann.

Der Geschosswohnungsbau ist in den dargestellten Wohnbauflächen des FNP zu realisieren.

13 ART DER BAULICHEN NUTZUNG

Soweit durch textliche Festsetzung alle Nutzungen außer Wohnen ausgeschlossen werden, handelt es sich hier um nicht um die Planung für ein Allgemeines Wohngebiet sondern um Reines Wohngebiet gem. § 3 BauNVO.

Um die Bestimmungen der Baunutzungsverordnung zu umschiffen sind außerdem „nicht störende Handwerksbetriebe“ zugelassen. Die Anzahl „nicht störender Handwerksbetriebe“ im Geschosswohnungsbau in Deutschland ist als überschaubar einzustufen. Weder die offen gelegten Gebäudegrundrisse noch die Gebäudeinfrastruktur lassen so etwas zu. Ob es sich bei Menschen, die nach Feierabend Kugelschreiber zusammenschrauben um einen Handwerksbetrieb handelt, darf bezweifelt werden.

Somit wird das Ganze zu einem Festsetzungstrick, um die Einhaltung von Richtwerten für Reine Wohngebiete zu umgehen.

Wie bereits oben ausgeführt lassen sich schon die Orientierungswerte für Allgemeines Wohngebiet nicht einhalten.

Die Planung ist realistischere als Reines Wohngebiet zu betrachten. Da die Ausweisung angesichts der Lärmkulisse nicht möglich ist, ist auf die Ausweisung in dieser Form zu verzichten.

14 VORSORGENDER BRANDSCHUTZ: RETTUNGSWEGE

Wenn sämtliche Flure nicht über Rettungswege der Feuerwehr angefahren werden können, gibt es im Ernstfall (Flur-, Treppenhausbrand) keine Rettung von der Bahnseite her. Über geschlossen Wohnungen (Westseite) kann nicht gerettet werden.

Der Erhalt der Bäume in der Sudetenstraße steht dem eventuell entgegen.

zu 12.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die Stadt Linden möchte mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ einen Beitrag dazu leisten, bislang baulich nicht genutzte Flächen im Außenbereich zu schonen. Gegenstand des Bebauungsplanes ist damit ein Flächenrecycling im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Der Bundesgesetzgeber hat in den vergangenen Novellen des Baugesetzbuches und der Baunutzungsverordnung Prioritäten gesetzt. Wesentliche Schritte waren:

- 2004 (Europarechtsanpassungsgesetz Bau): Einführung der Umweltprüfung
- 2007 (Innenentwicklung-Novelle): Verminderung des Flächeninanspruchnahme und Stärkung der Innenentwicklung durch Einführung des beschleunigten Verfahrens
- 2011 (Klimaschutznovelle): Bauleitpläne sollen die Klimaanpassung fördern.
- 2013 (Innenentwicklungsnovelle): Einführung des besonderen Begründungszwangs für die Umwandlung von landwirtschaftlich oder als Wald genutzten Flächen.
- 2017 (Gesetz zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt): Aufnahme des Urbanen Gebietes in die Baunutzungsverordnung mit einer Geschossflächenzahl von bis zu GFZ = 3,0)
- 2021 (Baulandmobilisierungsgesetz): Die bisherigen Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung in den typisierenden Baugebieten der BauNVO wird durch Orientierungswerte für Obergrenzen ersetzt.

Die Zielrichtung verdeutlicht auch § 1a BauGB, der mit „Ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz“ überschrieben ist. So soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Vorrangig sind Brachflächen, Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten zu nutzen. Mit der Entwicklung der Flächen „Am Bahnhof“ wird diesen Vorgaben in besonderer Weise Rechnung getragen.

Mit der Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes „Nördlich Breiter Weg“ werden sich die städtischen Gremien zu gegebener Zeit auseinandersetzen. Dann ist natürlich eine Konzeption, d.h. ein städtebauliches Konzept erforderlich. Richtig ist auch, dass das Baugesetzbuch den Gemeinden die Instrumente an die Hand gibt, Grundstücke neu zu ordnen und ggf. auch zu enteignen. Die Stadt Linden wird aber keine Planung gegen den erklärten Willen unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer vornehmen, wodurch sich das Bestreben nach einem einheitlichen Meinungsbild der 30-40 Grundstückseigentümer erklärt.

Bei den betroffenen Flächen rückwärtig der Bebauung Breiter Weg 49-133 handelt es sich nach den Ergebnissen der Hessischen Biotopkartierung 1992-2006 und der im Natureg-Viewer des Landes Hessen ebenfalls enthaltenen Luftbildinterpretation „Streuost und Gehölze“ zu einem nicht unwesentlichen Anteil um Flächen, deren artenschutz-

	zum Bebauungsplan 68 „Am Bahnhof“ inkl. FNP-Änderung 27.10.2021	13 von 18
--	--	-----------

15 KONVERSIONSPROBLEMATIK

Das Ziel der Nutzung von brach gefallenen ehemals baulich genutzten Flächen (hier: Betriebsgelände zu Bahnverladung) ist grundsätzlich nicht in Frage zu stellen.

Am geplanten Standort ist jedoch lediglich eine Teilfläche als Konversionsfläche zu bezeichnen, der größere Flächenanteil ist ausgewiesene Grünfläche. Hier, aber auch auf der Brachfläche hat sich ohne Zutun des Menschen eine üppige und teilweise schutzwürdige Biozönose eingestellt. Vor diesem Hintergrund wäre gerade im Hinblick auf eine gerechten Abwägung zu prüfen, ob die Biodiversität am geplanten Standort nicht um ein Vielfaches höher einzustufen ist als der Wert vergleichbarer Ackerflächen aus dem Portfolio des FNP der Stadt Linden (nördl. Breiter Weg II).

Sowohl aus städtebaulichen wie auch aus naturschutzfachlicher Sicht fehlen Alternativprüfungen.

Exkurs Landwirtschaftliche Nutzfläche

Ackerflächen besitzen nicht allein aufgrund des Schutzgutes Boden ein Privilegium. Hier wird der Boden regelmäßig bearbeitet, Dünger und Agrochemikalien dürfen im Rahmen der ordnungsgemäßen Landwirtschaft ausgebracht werden, mit den negativen Folgen für Grundwasser, Bodenstruktur und Biodiversität. Zugleich dient die Ackerbaufläche insgesamt nicht allein der Ernährung der Menschen sondern auch der Produktion von Energieträgern, Rohstoffen und Tierfutter. Teilweise ist die Produktion in Deutschland nur mit Subventionen möglich.

Die Artenvielfalt auf der „Konversionsfläche“ und ihr Wert für ist im vorliegenden Falle erheblich höher als auf den Ackerflächen der Umgebung; die Umweltbelastung ist insgesamt höher einzustufen.

Ein pauschale Bevorzugung von Ackerflächen ist umweltfachlich falsch und Bedarf einer Einzelfallprüfung.

16 AKUTER WOHNBEDARF

Soweit akuter Wohnbedarf unterstellt wird, wäre zumindest eine Analyse des Wohnraumbedarfes vorzulegen. Die Stadt Linden hat diesen Sachverhalt zwar erkannt und im ISEK (Linden 2036) festgehalten, der „Wohnbedarf“ wurde jedoch nicht ermittelt sondern lediglich behauptet. Ebenso legt die Stadt Linden kein Baulückenkataster o.ä. vor.

17 ISEK

Laut § 1 BauGB sind die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung besonders zu berücksichtigen.

rechtliche Relevanz die der Flächen „Am Bahnhof“ deutlich übersteigt (www.natureg.hessen.de, Abruf 15.11.2021). Es sind damit neben den Belangen des Bodenschutzes auch die Belange des Artenschutzes, die unter Hinweis auf das der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung immanente Vermeidungsgebot für die Bebauung „Am Bahnhof“ sprechen.

zu 13.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die Bedenken werden zurückgewiesen. Der Bebauungsplan lässt mit den nicht störenden Handwerksbetrieben wie z.B. ein Haarstudio oder eine Schneiderei eine Nutzung zu, die in einem Reinen Wohngebiet nicht zulässig wäre. Alle sonstigen in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein oder ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wurden aufgrund der seitens der Öffentlichkeit hiergegen geäußerten Bedenken ausgeschlossen. Die Ausweisung eines Reinen Wohngebietes scheidet aber nicht aufgrund des höheren Schutzstatus eines Reinen Wohngebietes, dem durch bauliche und sonstige technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden könnte, aus, sondern, weil auch die Bestandsbebauung Sudetenstraße, Friedrich-Ebert-Straße usw. in dem Bebauungsplan Nr. 29 „Ortslage Großen-Linden“ aus dem Jahr 1991 als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen ist.

zu 14.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Das Brandschutzkonzept ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens und wird dort auch mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Das ggf. notwendige Anleitern ist über die geplanten Zuwegungen auch von der Sudetenstraße aus möglich.

zu 15.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die 2013 eingeführte Landwirtschaftsklausel beschränkt sich nicht auf Ackerflächen. Richtig ist, dass die konventionelle Landwirtschaft auch zu Umweltschäden führt. Diese können durch die Umstellung auf eine ökologische Landwirtschaft aber vergleichsweise einfach behoben werden, während die mit einer Bebauung einhergehende Schäden als „nachhaltig“ im negativen Sinne bezeichnet werden müssen. Die Stellungnahme vermag auch hier die Abwägung zugunsten des Standortes „Am Bahnhof“ nicht in Frage zu stellen.

zu 16.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Für die Abwägung, ob der Bedarf gegeben ist, ist zunächst auf die Leerstandquote hinzuweisen. Diese lag nach Recherchen der Stadtverwaltung im Jahr 2019 in Linden bei nur 0,3 % der in der Hessischen Gemeindestatistik benannten Zahl bestehender Wohnungen und ist damit zu vernachlässigen.

Das ISEK Linden 2036 wurde bei der Planung und insbesondere im Vorfeld der Planung nicht berücksichtigt. Davon ausgehend, dass es sich hierbei um eine ernst zu nehmende Studie mit qualifizierter Maßnahmen und Ablaufplanung handelt verwundert es das folgende Maßnahmen des ISEK im Vorfeld der Planung nicht geprüft wurden:

1. Erstellen einer Wohnflächenbedarfsanalyse (ISEK Einzelmaßnahme 05)
2. Entwurf eines städtebaulichen Rahmenplans der Entwicklungsflächen (ISEK Einzelmaßnahme 06)
3. Entwurf für ein „Grünes Band Linden“ (ISEK Einzelmaßnahme 07)
4. Umsetzungsstrategie für die Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiflächen (ISEK Einzelmaßnahme 08)

Diese Maßnahmen sind alle für das vorliegende Vorhaben relevant und vor einer Fortsetzung der Planung zu erarbeiten/berücksichtigen.

(Andernfalls wägt die Stadt gegen das von ihr selbst aufgestellte Konzept ab.)

18 DIE SUMME MACHT´S

Die Beplanung einer Brache im Innenbereich: das hört sich ja einfach an.

Auch wenn es scheint, dass die Planung in den Lärmkonflikt das entscheidende städtebauliche Argument gegen die Planung ist, muss konstatiert werden, dass das Vorhaben eine Fülle weiterer negativer Auswirkungen mit sich bringt:

- Gefährdung von bedrohten Vogelarten durch Verlust des Lebensraumes
- Unterbrechung der Biotopverbundes an der Bahn
- Wegfall einer innerstädtischen Grünfläche ohne Ersatz
- Schallreflexionen in bestehende und geplante Baugebiete
- Erheblicher Eingriff in das Orts-/Landschaftsbild
- Verletzung des Umgebungsmaßstabs der Bebauung
- Behinderungen des zukünftigen Ausbaus des Bahnverkehrs
- uvam

Daher ist in der Gesamtabwägung die Planung zu verneinen.

19 ERFORDERLICHE NACHBESSERUNGEN

Folgende Unterlagen sind nachzubessern bzw. neu vorzulegen, um eine gerechte Abwägung der Belange gem. § 1 (7) BauGB (abwägungsrelevantes Material nach § 2 (3) BauGB) zu gewährleisten:

Die Stadt Linden hat zwar kein Baulückenkataster, dies ist aber auch nicht erforderlich, da Baugrundstücke, sicherlich auch aufgrund der Nähe zum Oberzentrum Gießen, in beiden Stadtteilen gefragt sind. So konnten in den vergangenen Jahren z.B. langjährige Baulücken in den Bereichen

- Leihgesterner Straße/Goethestraße
- Münzenberger Weg
- Kurt-Schumacher-Straße

geschlossen und die im ISEK zum Stand 01.10.2018 noch kartierten „Baulücken“ deutlich verringert werden. Die einer Schließung harrenden Baulücken liegen vor allem in den Bereichen „Großen-Linden-Süd“ im gleichnamigen Stadtteil bzw. „Am Brautgarten“ in Leihgestern, d.h. großflächigen Siedlungserweiterungen aus den 1960er bis 1980er Jahren, bei denen die Bodenordnung über „klassische“ Umlegungsverfahren erfolgte. Das Instrument der Bauverpflichtung war damals noch unbekannt. Die Stadt Linden kann sich auch hier nur weiterhin bemühen, die noch verbliebenen Baulücken durch regelmäßige Ansprache der Grundstückseigentümer zu mobilisieren.

Zum Wohnungsbedarf wird auf die „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den sozialen Wohnungsbau im Landkreis Gießen“, erstellt von dem Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (GEWOS), Hamburg, hingewiesen. Die Ergebnisse für den Teilraum Süd wurden am 15.10.2021 präsentiert. Hiernach besteht in Linden bis zum Jahr 2040 ein quantitativer Neubaubedarf von 540 Wohnungen. Auf die Zeit bis 2025 entfallen hiervon 190 Wohnungen, anschließend nimmt der Neubaubedarf kontinuierlich ab.

Der von der Regionalversammlung am 23.09.2021 beschlossene Entwurf des Regionalplanes Mittelhessen reklamiert für die Stadt Linden für den Zeitraum vom 01.0.2018-31.12.2035 sogar einen flächenwirksamen Wohnungsbedarf von bis zu 734 Wohneinheiten. Bei einem Dichtewerte von 25 WE/ha Bruttobauland errechnet sich hieraus ein Wohnsiedlungsflächenbedarf von 29 ha (https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/x2021_09_15%20-RPM-Textentwurf.pdf, Seite 37, Tab. 6, Abruf 17.11.2021).

Mit der geplanten Bebauung „Am Bahnhof“ kann ein Teil dieses Neubaubedarfs - flächensparend - abgegolten werden.

zu 17.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

Es findet keine Abwägung gegen das in den Jahre 1018 und 2019 erarbeitete Stadtentwicklungskonzept statt:

Umweltbericht

- Thema Landschaftsbild und Erholungseignung **fehlerhafte Bewertung**

Es ist der Wert des Plangebietes nicht nur von innen betrachtet zu analysieren. Im Rahmen der FNP Änderung ist die Entwicklungsfähigkeit der Fläche aufzuzeigen.

- Thema: Gehölzkulisse, u.a. „Unerwünschte Robinien“³ **fehlerhafte Bewertung**

- Thema: Mensch **fehlerhafte Bewertung** (siehe oben)

- Thema: Artenschutz **fehlerhafte Potentialeinschätzung**

Die Konversionsflächen wurden 2019 illegal beeinträchtigt. Für die Beseitigung von Gehölzen lag kein triftiger Grund vor. Die Ablagerungen waren rechtswidrig.

Der Voreingriffszustand ist daher vertiefend zu bewerten.⁴

- Thema: Ausgleichsmaßnahmen (Seite 75 unten „artenreiche Wiese auf der Ostseite“, ist zudem im Plan **nicht festgesetzt**)

Vögel sollen zwischen Gebäude und Bahn nisten (Seite 76), eher unwahrscheinlich (Anlocken von Nesträubern) und **als Ausgleichsmaßnahme nicht geeignet**

Lärmgutachten (städtebaulich) **fehlt**

Gutachten zum Erschütterungsschutz **fehlt**

Gutachten zu den potentiellen Bahnimmissionen **fehlt**

Festsetzungen im Bebauungsplan **fehlerhaft umgesetzt**

Machbarkeitsstudie zum geplanten Ausbau des 3 und 4 Gleises inklusive Bahnsteiganlage und Infrastruktur **fehlt**

Berücksichtigung des ISEK (nach erfolgter Maßnahmenumsetzung) **fehlt**

Verkehrsbewertung unter coronafreien Bedingungen und unter Einbeziehung der geplanten Verkehrswege insbes. Nordspange **fehlt**

³ Baum des Jahres 2020: unerwünscht? siehe auch <https://www.wald.rlp.de/de/wald/baeume-unserer-waelder/robinie/>

⁴ Es kann nicht sein, dass Grundstückseigentümer in Erwartung einer zukünftigen Bebauung Flächen vor einer naturschutzfachlichen Bestandaufnahme offensichtlich degradieren, um die naturschutzfachlichen Schwellen niedrig zu halten. Siehe hierzu Bilder im Anhang.

- Eine Wohnflächenbedarfsanalyse ist unter Hinweis auf das unter Ziffer 16 angesprochene Wohnraumversorgungskonzept nicht mehr erforderlich.
- Zu dem Städtebaulichen Rahmenplan führt das ISEK unter „Einzelmaßnahme 06“ u.a. aus, dass hierdurch eine Durchmischung der verschiedenen Wohnformen und Wohnbauflächen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und Sozialschichten gefördert werden könnte. Genau diesen Zielen dient auch der Bebauungsplan „Am Bahnhof“. Der städtebauliche Rahmenplan versteht sich somit als übergeordnetes Konzept zur Steuerung der Entwicklung neuer Wohnbauflächen. Dass der Planstandort im ISEK nicht explizit angesprochen ist, liegt darin begründet, dass die Planungshoheit für die ehem. Erzverladung erst mit der Entwidmung (Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.03.2020) an die Stadt Linden zurückgegeben worden ist. Aufgrund der in den vorstehenden mehrfach beschriebenen Prioritäten, wird zunächst die Fläche am Bahnhof entwickelt. Die übrigen Empfehlungen fließen in die Stellungnahme der Stadt Linden zur Fortschreibung des Regionalplans Mittelhessen ein.
- Das ISEK schlägt neben der Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiraumangeboten auch ein „Grünes Band“ vor, im Rahmen dessen sämtliche Freiraumangebote der Stadt miteinander vernetzt werden sollen: Das Grüne Band versteht sich dabei als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. Durch ein ausgebautes und attraktiv gestaltetes Wegenetz wird die Erschließung und Erreichbarkeit einzelner Freiräume erleichtert, die Verbindung zwischen Stadt und Landschaft ausgebaut, die außerhalb liegende Grube Fernie in das Freiraumsystem der Stadt eingebunden und die Nahmobilität gestärkt. Ziel der Maßnahmen ist es, die bestehenden Siedlungsstrukturen durch ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz, durchgrünte Straßenräume und ländliche Wege mit den Natur- und Erholungsräumen attraktiv zu verbinden. Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ steht der Entwicklung des „Grünen Bandes“ nicht entgegen, da der die Sudetenstraße begleitende Grünstreifen grundsätzlich erhalten und erlebbar bleibt. Die unter Einzelmaßnahme 08 angeregte Umsetzungsstrategie ist daher unabhängig von der geplanten Bebauung „Am Bahnhof“.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auch das ISEK Linden 2036 der vorliegenden Bauleitplanung nicht entgegensteht.

zu 18.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Ein weitergehender Handlungsbedarf besteht hier nicht mehr, da die angesprochenen Themen in den Ausführungen zu den Ziffern 2-17 gewürdigt worden sind.

zu 19.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

	zum Bebauungsplan 68 „Am Bahnhof“ inkl. FNP-Änderung 27.10.2021	16 von 18
--	--	-----------

20 PERSÖNLICHE BETROFFENHEIT

Wir sind als Eigentümer und Bewohner des Anwesens Breiter Weg 133 unmittelbar von der Planung betroffen.

Wir müssen konstatieren, dass Planung und Umweltbericht deutliche Fehleinschätzungen und Defizite aufweisen, ohne deren notwendige Ergänzungen und Richtigstellungen eine abschließende Bewertung nicht möglich ist.

Unsere persönliche Betroffenheit leitet sich aus dem Thema Lärmreflexion durch die geplante Bebauung ab.

In Bezug auf die FNP-Änderung können wir als Lindener Bürger die Einschränkungen im Naherholungsraum durch Wegfall von öffentlichen Grünflächen inklusive massiver Eingriffe in das Landschaftsbild und eine zu befürchtende soziale Erosion aufgrund der menschenunwürdigen Wohnverhältnisse nicht akzeptieren.

Wir appellieren an die Verantwortlichen, die Planunterlagen in diesem Sinne kritisch zu betrachten und soweit erforderlich den Geschloßwohnungsbau an geeigneteren Stellen zu realisieren.

Unterzeichner:

Linden, den 27.10.2021

Bisher noch nicht behandelt worden sind die „unerwünschten Robinien“ und die „illegalen“ Beeinträchtigungen:

- Unerwünschte Robinien: Die Robinien sind als „zu erhalten“ festgesetzt. Die Bewertung und Empfehlung des Umweltberichtes ist gleichwohl nicht zu beanstanden, denn die Robinie ist nicht nur ein robuster Stadtbaum, sondern auch eine invasive Baumart, die bereits in jungen Jahren blüht, der Samen ist über Jahrzehnte keimfähig. Die Robinie verbreitet sich zudem über Wurzelbrut, d.h. aus den oberflächennahen Wurzeln bilden sich Sprosse, aus denen sich neue Bäume entwickeln. Sie kann daher auch kritisch bewertet werden, wie das folgende Zitat aus dem Baumpflegeportal zeigt (https://www.baumpflegeportal.de/aktuell/baum-des-jahres-2020_robinie-robinia-pseudoacacia/, Abruf 12.11.2021):

„Sie hat das Potential, sensible Ökosysteme, Pflanzen und Lebensräume zu bedrohen und zu zerstören. Zudem fixiert die Robinie, wie zum Beispiel auch die Schwarz-Erle, Luftstickstoff im Boden. In einer Symbiose mit Bakterien, die an ihren Wurzeln leben, gelingt dieser Prozess, der eine Gefahr für empfindliche andere Pflanzen ist. Ohne eine langfristige Abwehrstrategie ist die Robinie dadurch eine Gefahr für die heimische Flora.“

Aufgrund der Stellungnahmen schon der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aber auch die Robinien, in Kenntnis der kontroversen Diskussion, zum Erhalt festgesetzt.

- Illegale Beeinträchtigungen: Der Stadt Linden liegen keine Anhaltspunkte vor, die die Vermutung, dass hier im Hinblick auf die später geplante Nutzung gezielt eingegriffen worden sei, bestätigen. Die Bewertung eines früheren Zustandes sind ebenso wie ergänzende Bestandsaufnahmen nicht mehr möglich, da im Herbst 2021 eine Bahnsteigerneuerung durchgeführt wurde, im Rahmen derer die Reste des ehemaligen Anschlussgleises beseitigt wurden. Die Fläche wurde anschließend mit Schotter aufgefüllt und glattgezogen. Die Tochterfirma der Deutschen Bahn, die die Baumaßnahmen beauftragt hat, hat dem ausführenden Unternehmen auch gestattet, die im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Anschlussflächen großräumig für die Baustelleneinrichtung, die Lagerung von Asphaltaufruch und Baustoffen zu nutzen. Die Grundstückseigentümerin hat von den Baumaßnahmen und der Nutzung ihrer Flächen erst erfahren, als im Oktober 2021 eine nochmalige Begehung durchgeführt werden sollte und festgestellt werden musste, dass wesentliche Teile der vormals wertgebenden Biotopstrukturen bereits zerstört waren. Die UNB wurde hierüber unverzüglich informiert.

Anhang



Satellitenfoto vor Beseitigung der Grünstrukturen in der Konversionsfläche Stand Mai 2017

Diese Eingriffe waren aber Anlass, die bisher vorgesehenen Maßnahmen in Abstimmung mit der UNB zu überprüfen fortzuschreiben. Die aus der Worst-Case-Betrachtung abgeleiteten Kompensationsmaßnahmen können auf den im Bebauungsplan bereits ausgewiesenen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft durchgeführt werden. Die vorläufige Herstellung und die Sicherung während der anschließenden Bauphase sind Gegenstand des Städtebaulichen Vertrages.

Im Übrigen sei es erlaubt anzumerken, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen abgegeben werden können. In früheren Fassungen des Bundesbaugesetzes bzw. Baugesetzbuches wurde von Bedenken und Anregungen gesprochen. Solche beinhaltet auch die vorliegende Stellungnahme. Die Abwägung über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen obliegt ausschließlich den städtischen Gremien. Die Forderung „neu vorzulegen“ ist nicht nur begrifflich irritierend, sondern auch unbegründet.

In die Abwägung dürfen auch die Inhalte des Städtebaulichen Vertrages, für dessen Erlass der Gesetzgeber keine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen hat, einfließen.

Bei der Abwägung darf auf das Abschichtungsprinzip verwiesen werden. Themen, die auf Ebene der Baugenehmigung ohnehin zu bearbeiten sind, dürfen auch dorthin verwiesen werden.

Diese Rahmenbedingungen und die Ausführungen zu den Ziffern 1-17 würdigend, kann der Bebauungsplan ohne ergänzende Gutachten und nochmalige Öffentlichkeitsbeteiligung zu Satzung erhoben werden.

zu 20.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Bedenken hinsichtlich „deutlicher Fehleinschätzungen und Defizite“ werden nicht geteilt. Zur Begründung wird auch hier nochmal auf die Ausführungen zu den 1-17 bzw. 19 verwiesen.

Das Kapitel „Reflexionen“ in der Immissionsberechnung zeigt, dass das Thema bekannt ist. Durch die im städtebaulichen Vertrag vereinbarte absorbierende Ausführung der bahnseitigen Fassaden der geplanten Wohnbebauung wird den lt. Stellungnahme befürchteten Schallreflexionen entgegengewirkt. Die Details der Fassadengestaltung werden im Baugenehmigungsverfahren unter Hinzuziehung des Schallgutachters festgelegt.



Satellitenfoto zur illegalen Beseitigung der Grünstrukturen in der Konversionsfläche Stand April 2018

----Ursprüngliche Nachricht-----

Von:

Gesendet: Donnerstag, 28. Oktober 2021 18:46

An: Stadt Linden - Bauleitplanung <bauleitplanung@linden.de>

Betreff: Einspruch Offenlegung Bauleitplanung "Bauen am Bahnhof" Bauplanung Nr. 68

Vorbemerkung: Dieser Einspruch erfolgt, obwohl und gerade weil in der Offenlegung die energetische Seite des Bauvorhaben fast nicht erwähnt wird.

Neue Bauten, die nicht die angestrebte Klimaneutralität Deutschlands berücksichtigen, sind nicht zulässig.

Einspruch:

Die vorgesehene Bauweise entspricht nicht den schon bestehenden Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland.

Die energetische Bauweise muß in vorzulegenden Bauplänen und im Vertrag mit der Stadt Linden daher exakt diesem Klimaziel entsprechend definiert werden.

Begründung:

Der vorgesehene Bau umfaßt 130 Wohnungen mit einer Gesamtwohnfläche von ca. 7000 qm. Damit entsteht das größte Wohngebäude der Stadt Linden.

- Die Nutzungsdauer dieser Anlage ist auf mindestens 50 Jahre, wahrscheinlicher aber längere Zeit anzusetzen.
- Innerhalb dieser Frist muß schon nach jetzigen gesetzlichen Vorgaben Klimaneutralität erreicht werden.
- In öffentlichen Bürger-Veranstaltungen zu diesem Bau wurde von Sprechern des Bauherrn eine Bauweise " etwa KfW 55" genannt.

Da diese Angaben des Bauherrn exakte Berechnungen nicht zulassen, sind die nachfolgenden Daten Schätzungen der energetischen Effizienz.

Öffentlichkeit 11 (28.10.2021)

Beschlussempfehlung

vgl. Seite 139

Man kann aber mindestens von folgenden Werten ausgehen:

- *Die vorgesehene Bauweise bedeutet gegenüber dem heute schon technisch problemlos möglichen Standard "Passivhaus" oder "Passivhaus plus" einen Mindestmehrerverbrauch allein für die Heizung von 2 l Öl/qm/Jahr bzw. dem Äquivalent in anderer Energie.
D.h.: Wohnfläche 7000m + Nebenflächen, zusammen ca. 10.000 m x 2 l = 20.000 l / Jahr = Laufzeit 50 Jahre Mehrverbrauch 1 Million Liter Öl bzw. andere Energie mit entsprechendem CO2 Ausstoß.*

Hinzu kommen weitere Aspekte, die für eine Passivhausbauweise sprechen:

- *keine Verschmutzung der Umwelt durch Abgase*
- *bestes Raumklima*
- *keine zusätzlichen Filter für evtl. Pollen, Schmutz- und Feinstaubpartikel*
- *selbst zusätzliche Filter z.B. gegen Pandemien (Corona) in den Räumen entfallen*
- *die explodierenden Nebenkosten, vor allem auch für die Heizung, werden gestoppt (die Nebenkosten sind oftmals fast so hoch wie die Mieten)*
- *für die Mieter ergibt sich ein höherer Schutz vor Mieterhöhungen, da aufwändige Sanierungen auf lange Sicht nicht notwendig sind.*
- *eine Sanierung des Gebäudes, vor allem auch durch bestimmt kommende höhere Anforderungen an Bauten, entfallen. Dies bedeutet auch für den/die Eigentümer eine große Sicherheit vor zukünftigen Kosten (und damit Rendite).*
- *Eine später erforderliche energetische Verbesserung des Gebäudes dürfte mit enormen Kosten verbunden, technisch fast unmöglich sein.*

Zusammengefasst: Es ist sofortiges Umdenken erforderlich und die Baupläne und Verträge sind exakt danach auszurichten.

Linden, 28.10.2021

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Sie geben Anlass für einige allgemeine Anmerkungen zum Regelungsbereich der Bauleitplanung: Deren Aufgabe ist die Vorbereitung und Leitung der baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke in einer Gemeinde. Aus diesem Entwicklungs- und Ordnungsauftrag ergeben sich auch unmittelbar die der Bauleitplanung immanenten Schranken. So bedarf z.B. jede Festsetzung der Rechtfertigung.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind lt. § 1 Abs. 6 BauGB unterschiedliche Belange zu berücksichtigen. Hierzu zählen u.a. auch die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bevölkerungsstrukturen und die Anforderungen kostensparenden Bauens. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Es besteht kein Zweifel, dass dem Klimawandel in der Abwägung eine besondere Bedeutung zukommt. Dem Gebot der gerechten Abwägung ist aber erst dann entsprochen, wenn alle für die jeweilige Bauleitplanung beachtlichen Belange in sie eingestellt worden sind.

Der Bundesgesetzgeber hat dem Bebauungsplan die Aufgabe zugewiesen, die für die städtebauliche Ordnung notwendigen rechtsverbindlichen Festsetzungen zu treffen und damit die Grundlage für weitere zum Vollzug des BauGB erforderliche Maßnahmen zu schaffen. Der Inhalt eines Bebauungsplanes ist in § 9 Abs. 1 BauGB grundsätzlich abschließend geregelt. Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits 1993 festgestellt, dass den Gemeinden kein darüberhinausgehendes Festsetzungsfindungsrecht zusteht.

Im Rahmen der sog. Klimaschutznovelle 2011 wurden die Festsetzungsmöglichkeiten zwar erweitert. So ist seither nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB die Festsetzung von Gebieten möglich, in denen bei der Errichtung von Gebäuden und bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen. Die Festsetzung bestimmter Energiestandards bleibt aber ausgeschlossen. Bestimmte Energiestandards festzusetzen ist aufgrund der eigengesetzlichen Regelungen aber auch nicht erforderlich.

So hat das Gebäudeenergiegesetz 2020 die bis dahin geltenden Normen Energieeinsparungsgesetz (EnEG), Energieeinsparverordnung (EnEV) und Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) in ein Gesetz zusammengeführt. Das GEG enthält Anforderungen an die energetische Qualität von Gebäuden, die Erstellung und die Verwendung von Energieausweisen sowie an den Einsatz erneuerbarer Energien in Gebäuden. Faktisch dürfen Neubauten seither nur noch in Niedrigenergiebauweise errichtet werden. Den Anregungen ist damit bereits Rechnung getragen.



60486 FRANKFURT a. Main

Magistrat der Stadt LINDEN
Konrad-Adenauer-Strasse 25
35440 LINDEN

25.06.21 1 S. per FAX

Betr.: Bauvorhaben REVIKON, Sudetenstrasse/DB-Gelände
Bez.: Meine Eingabe im Zuge der Offenlegung/aktuelle Presse

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

1. da ausweislich aktueller Pressemitteilungen das betreffende Bauvorhaben jetzt doch der Realisierung entgegengeht, möchte ich Sie vorsorglich in Ergänzung meiner Eingabe auf Folgendes hinweisen:
2. Ein Objekt der geplanten Dimensionalität (ca. 300m Gebäuderiegel bei 18m über Grund (lt. Massplan Lindener Nachrichten bei Offenlegung)) muss gegen § 34 BauGB verstossen:
Zitat: "Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden." ZE.
Dies wird von der vorgelegten Planung keineswegs erfüllt - sie verstößt als "Objekt des Baubrutalismus" sogar eklatant gegen eine solche Gesetzesvorgabe.
3. Während in der Presse von "ausgefeilten baulichen Schallschutzmassnahmen" zum Wohle der zukünftigen Mieter die Rede ist (nur Sondermaßnahmen machen wohl eine Errichtung so nahe am DB-Gleiskörper aus immissionsschutzrechtlichen Gründen überhaupt möglich) wird wohl völlig vergessen, was die akustischen Auswirkungen eines solchen "Brutalbaus" für sämtliche, östlich des Gleiskörpers befindlichen Gebäude/Anlieger bedeuten wird.
Eine direkte, laterale Reflektion des DB-Immissionspegels und damit eine wohl einhergehende Steigerung bereits "wohngrenzwertiger" dB-Level laut BImSchG, könnten hier juristisch sogar zur Unbewohnbarkeit und völligen Immobilienentwertung mit daraus folgenden Rechtsansprüchen der Betroffenen gegen den Investor und auch den Genehmigungsgeber führen. Diese Situation ist von einem "positiven Lärmgutachten" sicher weder simuliert noch beachtet worden.
4. P.S. Dass bei der geplanten Anzahl der WE nicht nur ein erheblicher, sondern vermutlich massiver Verkehrszuwachs - gerade durch den OT Forst und den Tannenweg - zu erwarten ist, läuft im Verkehrsgutachten vermutlich unter der Rubrik "zu vernachlässigen"...

Öffentlichkeit 12 (25.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Angesprochen ist hier die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahme vom 24.04.2020. Diese ist bereits im Zusammenhang mit den Entwurfsberatungen in die Abwägung eingeflossen.

zu 2.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Die Frage, ob sich das Vorhaben nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und damit auch ohne Bebauungsplan bauaufsichtlich genehmigt werden könnte, stellt sich vorliegend nicht. Das Bauplanungsrecht wird vielmehr durch den Bebauungsplan „Am Bahnhof“ geschaffen.

Die Bewertung des geplanten Vorhabens als „Objekt des Baubrutalismus“ kann nicht nachvollzogen werden. Als „Brutalismus in der Architektur“ wird allgemein ein gegen Ende der 1950er Jahre aufkommender Stil bezeichnet, der anschließend drei Jahrzehnte lang die internationale Architektur mitbestimmte. Elemente seines Ausdrucks waren Sichtbeton, Stahl und Glas. Ein beeindruckendes Beispiel dieser Art der Bebauung ist das 1976 eröffnete und heute unter Denkmalschutz stehende ehem. Hauptpostamt in Marburg an der B3 (Höhe Ausfahrt Bahnhofstraße/Hauptbahnhof) mit seinen sieben Geschossen. Ein solcher „Betonklotz“ ist in Linden selbstverständlich nicht geplant. Geplant sind vier Mehrfamilienhäuser, die durch transparente Treppenhäuser miteinander verbunden werden. Die Fassaden werden mehrfach gegliedert und durch Holzelemente zusätzlich aufgelockert.

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Das Thema „Reflexionen“ ist bei der Immissionsberechnung aufgegriffen worden. Die bahnseitigen Fassaden werden schallabsorbierend ausgeführt. Es ist daher weder eine Unbewohnbarkeit noch eine Wertminderung zu befürchten.

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Nach dem Verteilungsschlüssel der Verkehrsuntersuchung wird die Jägerschneise an Normalwerktagen mit zusätzlich rd. 20 Kfz-Fahrten belastet. Bei 20 Kfz-Fahrten je 24 Stunden kann sicherlich nicht von einem „massiven Verkehrszuwachs“ gesprochen werden. Die Verkehrszunahme tatsächlich ist zu gering, um abwägungsrelevant zu sein.

Anhang

Mehrere Personen haben sich mit Stellungnahmen auch an das Regierungspräsidium Gießen, Dez. 31 Bauleitplanung, gewandt. Dort sind insgesamt 8 Stellungnahmen eingegangen.

Die Verfasser der Stellungnahmen Öffentlichkeit 3, 4 und 5 haben ihre gleichlautenden Stellungnahmen an das Regierungspräsidium Gießen in Kopie auch an die Stadt Linden geschickt. Die Verfasser der Stellungnahme Öffentlichkeit 6 sind dem Beispiel gefolgt, haben aber den Text noch ergänzt. Beide Stellungnahmen werden nachfolgend der Information halber wiedergegeben.

In die Abwägung sind nur die Stellungnahmen aufzunehmen, die unmittelbar an die Stadt Linden adressiert sind. Die folgenden Kopien der an das Regierungspräsidium Gießen adressierten Stellungnahmen zeigen aber, dass dort keine Themen angesprochen wurden, die nicht schon Gegenstand der Abwägungstabelle sind.

25.10.2021

Regierungspräsidium Gießen

Dez. 31 Bauleitplanung Frau Wagner

Landgraf-Philipp-Platz 1-7

35390 Gießen

Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplanung im Zuge der Bauleitplanung „Am Bahnhof“, Ortsteil Größen-Linden, im Verfahren nach § 3 Absatz 2 BauGB

Wir stimmen der Flächennutzungsplan-Änderung nicht zu.

Begründung

Innerörtliche Grünfläche

Der Verlust der innerörtlichen Grünfläche wird nicht adäquat ersetzt.

Dabei wird auch bezweifelt, dass eine Ersatzfläche überhaupt die gleichen Qualitäten erreichen kann wie der Ist Zustand, v.a. der alten Bäume.

Die Orts- bzw. Landschaftsbildveränderung wird in den vorgelegten Unterlagen nicht zutreffend oder gar nicht beschrieben und bewertet. Insbesondere werden die Veränderungen an der Naherholungsinfrastruktur auch auf der der Bahnseite gegenüber liegenden Seite nicht thematisiert. Die Annahme es gebe hier eine „Gehölkulisse“ die das Vorhaben abschirmt ist falsch.

Die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen soll gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 14 BauGB besonders berücksichtigt werden. Sie ist aber gar nicht berücksichtigt worden.

Die Grünfläche ist zu erhalten und zu entwickeln.

Städtebauliche Entwicklung

Nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 sind die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung besonders zu Berücksichtigen.

Das ISEK „Linden 2036“ wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Auf der Seite 6 der Begründung findet sich lediglich eine Inhaltliche Wiederholung des Konzeptes, aber keine adäquate inhaltliche Auseinandersetzung. Hier heißt es:

„Dass der Planstandort „Am Bahnhof“ in dem in den Jahren 2018 und 2019 erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept nicht explizit angesprochen ist, liegt darin begründet, dass die Planungshoheit für die ehem. Erzverladung erst mit der Entwidmung Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.03.2020) an die Stadt Linden übertragen worden ist.“

Dies würde aber bedeuten, dass eine planerische Betrachtung der ISEK Ziele mit Bezug auf die Fläche nachgeholt werden muss, um ihr Entwicklungspotential einschätzen zu können.

Insbesondere ist das im ISEK konzipierte „Grüne Band“ zu thematisieren. Eine bloßes Abstandsgrün entlang der Sudetenstraße kann ja nicht gemeint sein, weil dieses im Bestand ja schon vorliegt, und letztlich auch keine Aufenthaltsqualitäten aufweist. Wenn das entlang der Ostseite der Bahn verlaufende Stadtgrün zugunsten einer Bebauung aufgegeben oder nur als Restgün erhalten werden soll stellt sich die Frage nach der Alternative für das „Grüne Band“.

Die bauliche Verdichtung und die Nutzung innerörtlicher Ressourcen ist Ziel der Regionalplanung. Gleichzeitig muss die Planung auch städtebauliche, denkmal- und landschaftspflegerische, landwirtschaftliche sowie umwelt- und naturschutzfachliche Belange berücksichtigen. (Regionalplan Mittelhessen Ziel 5.2-5). In den Unterlagen findet sich keine Auseinandersetzung mit diesen Belangen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Historisch gewachsenes städtebauliches Gefüge und Freiflächenbedarf für Bestand und Planung scheint es nicht zu geben?

Die Unterlagen zur Flächennutzungsplan-Änderung sind somit nicht vollständig. Eine Abwägung kann also gar nicht erfolgen.

Entwicklung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Fläche „Nördlich Breiter Weg“

Hierzu heißt es in der Begründung:

„Sowohl aus der Wohnbaufläche W1 als auch der Wohnbaufläche W2 könnten zwar Wohngebiete entwickelt werden, innerhalb derer auch Mehrfamilienhäuser möglich wären. Allerdings bedürfen die aus den beiden Wohnbauflächen zu entwickelnden Wohngebiete sowohl im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung als auch der Entwässerung jeweils einer Gesamtkonzeption. Es ist daher nicht möglich Teilflächen für den Bau von Mehrfamilienhäusern vorab zu beplanen.“

Es wird aber kein Hinweis darauf gegeben, warum es nicht möglich ist die verkehrliche Erschließung, Entwässerung und Gesamtkonzeption zu erstellen. Dies ist doch der Regelfall!

Die intensiv genutzten Ackerflächen im Gebiet sind aus Sicht des Arten und Biotopschutzes und der Biodiversität wesentlich geringer zu bewerten als die Fläche der Planänderung. Die gilt für die Grünfläche wie auch für die Brachfläche an der Bahn.

Es werden insgesamt keine stichhaltigen Begründungen dafür vorgelegt, das Gebiet nicht zu entwickeln.

Das Baugebiet „Nördlich Breiter Weg“ ist vordringlich zu entwickeln

Bahnverkehr

Der Streckenausbau zum 3. und 4. Gleis der Main-Weser-Bahn ist Ziel der Regionalplanung.

Die vorgelegte Planung verstößt insofern gegen dieses Ziel, als das lediglich die technische Freihaltung eines weiteren Gleises auf der Westseite der Strecke Berücksichtigung findet.

Sie lässt dabei außer Acht, dass beide zusätzlichen Gleise evtl. auf der Westseite liegen müssen. Ebenso wird der erforderliche Aus- und Umbau des Bahnhofs Großen-Linden nicht berücksichtigt. Die Bahnsteige müssten bei einem Neubau ebenso in die Planung einfließen und qualifiziert bewertet werden.

Das gleiche gilt für die in den Planunterlagen fehlende Auseinandersetzung mit der Bahninfrastruktur. Ein zukunftsfähiger Personennahverkehr ist mit dem Vorhaben nicht vereinbar.

Die streckennahen Flächen sind für die Entwicklung des Bahnverkehrs vorzuhalten.

Immissionen

Das Gebiet der Planänderung befindet sich in einem Bereich, der in erheblichem Maße dem Bahnlärm ausgesetzt ist (Überschreitung der städtebaulichen Richtwerte um 10 bis über 20 dB(A). Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der Hanglage nicht in Frage.

Gemäß Grundsatz 5.2-6 des Regionalplans soll eine Belastung der Wohnsiedlungsflächen durch Immissionen vermieden werden. In der Begründung zu diesem Grundsatz heißt es „Dem Schutz und der Sicherung gesunder Wohnstandorte kommt eine hohe soziale und ökonomische Bedeutung zu. Bereits bei der Planung sind diese Belange entsprechend zu berücksichtigen. Entlang von Lärmquellen sollte mit dem Einsatz von Schallschutzmaßnahmen der Flächenverbrauch minimiert werden. Der Mindestabstand wird dabei durch den Planungsgrundsatz des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgegeben. Eine weitere Reduzierung ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete verhindert werden.“

Die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung findet in den Unterlagen keine angemessene Berücksichtigung, obwohl die Nachtwerte auch auf der Seite mit zu-öffnenden Fenstern die städtebaulichen Richtwerte deutlich überschreiten (> 45 dB tlw. > 50 dB, am Immissionsaufpunkt 6 sogar > 60 dB; vgl. Abb. 9 : Lärmkarte Beurteilungspegel nachts, Variante 4 auf Seite 16 des vorgelegten Lärmgutachtens).

Das vorgelegte Gutachten thematisiert lediglich das Schalldämmmaß des geplanten Baukörpers. In der Zusammenfassung heißt es:

„Die ermittelten Beurteilungspegel für den Schienenverkehr überschreiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tags an der zur Bahn orientierten Fassade. Nachts sind bei Beurteilungspegel über 50 dB(A) für Schlafräume mit Lüftungseinrichtungen vorzusehen.“

Daraus macht die Begründung zur FNP-Änderung folgendes:

„Zur Prüfung, ob diese objektbezogenen Schutzmaßnahmen ausreichen, wurden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ Immissionsberechnungen durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, dass die Nähe zur Eisenbahn der Darstellung einer Wohnbaufläche resp. Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes nicht entgegensteht.“

Diese Schlussfolgerung ist falsch und findet sich so auch nicht im Immissionsgutachten.

Die städtebauliche Bewertung war auch nicht Aufgabenstellung des Gutachtens („Im Auftrag der Feldmann Architekten GmbH sollen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für eine Wohnnutzung zwischen der Sudetenstraße und der Bahnstrecke in 35440 Linden untersucht werden.“)

Eine städtebauliche Auseinandersetzung auf Ebene der Flächennutzungsplanung fehlt. Das Heranrücken der Wohnbebauung an die Immissionsquelle Bahn kann nach obigem Grundsatz nur erfolgen, wenn aktiver Lärmschutz betrieben wird. Dies ist aufgrund eigener Aussagen der Bauherrschaft nicht möglich. Die geplante Wohnbebauung als Lärmschutz für den Bestand zu deuten wäre zynisch. Wohnen mit nicht zu öffnenden Fenstern auf beiden Seiten des Gebäudes entsprechen keinen gesunden Wohnverhältnissen.

Zudem werden durch die Schallreflexionen des vorgesehenen Baukörpers die Lärmimmissionen auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn verstärkt. Somit wird eine für die Wohnbebauung (Nördliche Breiter Weg) vorgesehene Fläche unnötig verlämt.

Das gleiche gilt für das Thema Erschütterungsschutz, zu dem gar keine Aussage vorliegt.

Das Hineinplanen in die Konfliktlage ist städtebaulich nicht vertretbar und wird abgelehnt.

Alternativen- / Bedarfsprüfung

Bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden Planungsalternativen nicht geprüft.

Soweit akuter Wohnbedarf unterstellt wird, wäre zumindest eine Analyse des Wohnraumbedarfes vorzulegen. Die Stadt Linden diesen Sachverhalt zwar erkannt und im ISEK (Linden 2036) festgehalten, der „Wohnbedarf“ wurde jedoch nicht ermittelt sondern lediglich behauptet. Ebenso legt die Stadt Linden kein Baulückenkataster o.ä. vor.

Des Weiteren wären bei der Fülle der erheblich betroffenen Belange, Alternativen an weniger konfliktreichen Standorten zu prüfen gewesen. Die ist nicht geschehen, obwohl der Flächennutzungsplan ausreichende Flächenreserven darstellt.

Konversionsproblematik

Das Ziel der Nutzung von brach gebliebenen ehemals baulich genutzten Flächen (hier: Betriebsgelände zu Bahnverladung) ist grundsätzlich nicht in Frage zu stellen.

Am geplanten Standort ist jedoch lediglich eine Teilfläche als Konversionsfläche zu bezeichnen, der größere Flächenanteil ist ausgewiesene Grünfläche. Hier, aber auch auf der Brachfläche hat sich ohne Zutun des Menschen eine üppige und teilweise schutzwürdige Biozönose eingestellt. Vor diesem Hintergrund wäre gerade im Hinblick auf eine gerechten Abwägung zu prüfen, ob die Biodiversität am geplanten Standort nicht um ein Vielfaches höher einzustufen ist als der Wert vergleichbarer Ackerflächen aus dem Portfolio des FNP der Stadt Linden.

Fazit:

Au dem Katalog der „besonders zu berücksichtigen Belange“ des § 1 BauGB wird nur ein einziger Belang tatsächlich berücksichtigt: der Wohnungsbau. Alle anderen Belange werden diesem städtebaulichen Teilziel untergeordnet oder gar nicht erst betrachtet.

Insbesondere ist der Verzicht auf die innerstädtische Grünfläche nicht nachvollziehbar begründet.

Die Flächennutzungsplanänderung ist in wesentlichen Punkten nicht Zweifelsfrei begründet. Eine gerechte Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gemäß § 1 BauGB ist nicht erkennbar.

Das Hineinplanen in die Konfliktsituation Bahnlärm ist im Sinne der Schaffung gesunder Wohnverhältnisse verantwortungslos.

35440 Linden

Linden, den 09.10.2021

Regierungspräsidium Gießen

Dez. 31 Bauleitplanung Frau Wagner

Landgraf-Philipp-Platz 1-7

35390 Gießen

Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplanung im Zuge der Bauleitplanung „Am Bahnhof“, Ortsteil Großen-Linden, im Verfahren nach § 3 Absatz 2 BauGB

Ich stimme der Flächennutzungsplan-Änderung nicht zu.

Begründung

Innerörtliche Grünfläche

Der Verlust der innerörtlichen Grünfläche wird nicht adäquat ersetzt.

Dabei wird auch bezweifelt, dass eine Ersatzfläche überhaupt die gleichen Qualitäten erreichen kann wie der Ist Zustand. Das gilt insbesondere für die alten Bäume.

Die Orts- bzw. Landschaftsbildveränderung wird in den vorgelegten Unterlagen nicht zutreffend oder gar nicht beschrieben und bewertet. Insbesondere werden die Veränderungen an der Naherholungsinfrastruktur auch auf der der Bahnseite gegenüber liegenden Seite nicht thematisiert. Die Annahme es gebe hier eine „Gehölkulisse“ die das Vorhaben abschirmt ist falsch.

Die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen soll gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 14 BauGB besonders berücksichtigt werden. Sie ist aber gar nicht berücksichtigt worden.

Die Grünfläche ist zu erhalten und zu entwickeln.

Screenshots vom natureViewer die Luftbilder aus den Jahren 2016 (links) und wahrscheinlich 2019 oder 2020 (rechts) zeigen, habe ich hier eingefügt. Die Bilder geben finde ich einen Eindruck, was dort gewesen ist, was dort jetzt noch ist und was wieder sein könnte, bzw. welches Entwicklungspotential außerhalb einer Wohnbebauung in der Fläche stecken könnte.

Die Stadt Linden verfügt über gut aufgelöste Luftbilder, sie sicher auch. Daher kenne ich auch das Bild von 2016. Falls Sie ein Bild von 2018 haben, können Sie sich ein noch besseres Bild vom „Kahlschlag“ machen. Auf dem rechten Bild hat die Natur bereits wieder damit begonnen, sich die Fläche zurückzuerobern. Und dann soll jetzt zusätzlich zu dieser Zerstörung noch weitere Natur (nicht wenig!) entlang der Sudetenstraße „geopfert“ werden? (Verzeihen Sie die pathetische Formulierung.) Vielleicht werfen Sie einen Blick auf die Luftbilder, man kann sich dann alles, auch die Gegebenheiten vor Ort, besser vorstellen.



Städtebauliche Entwicklung

Nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 sind die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung besonders zu berücksichtigen.

Das ISEK „Linden 2036“ wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Auf der Seite 6 der Begründung findet sich lediglich eine Inhaltliche Wiederholung des Konzeptes, aber keine adäquate inhaltliche Auseinandersetzung. Hier heißt es:

„Dass der Planstandort „Am Bahnhof“ in dem in den Jahren 2018 und 2019 erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept nicht explizit angesprochen ist, liegt darin begründet, dass die Planungshoheit für die ehem. Erzverladung erst mit der Entwidmung Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.03.2020) an die Stadt Linden übertragen worden ist.“

Dies würde aber bedeuten, dass eine planerische Betrachtung der ISEK Ziele mit Bezug auf die Fläche nachgeholt werden muss, um ihr Entwicklungspotential einschätzen zu können.

Insbesondere ist das im ISEK konzipierte „Grüne Band“ zu thematisieren. Eine bloßes Abstandsgrün entlang der Sudetenstraße kann ja nicht gemeint sein, weil dieses im Bestand ja schon vorliegt, und letztlich auch keine Aufenthaltsqualitäten aufweist. Wenn das entlang der Westseite der Bahn verlaufende Stadtgrün zugunsten einer Bebauung aufgegeben oder nur als Restgrün erhalten werden soll stellt sich die Frage nach der Alternative für das „Grüne Band“.

Die bauliche Verdichtung und die Nutzung innerörtlicher Ressourcen ist Ziel der Regionalplanung. Gleichzeitig muss die Planung auch städtebauliche, denkmal- und landschaftspflegerische, landwirtschaftliche sowie umwelt- und naturschutzfachliche Belange berücksichtigen. (Regionalplan Mittelhessen Ziel 5.2-5). In den Unterlagen findet sich keine Auseinandersetzung mit diesen Belangen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Historisch gewachsenes städtebauliches Gefüge und Freiflächenbedarf für Bestand und Planung scheint es nicht zu geben?

Die Unterlagen zur Flächennutzungsplan-Änderung sind somit nicht vollständig. Eine Abwägung kann also gar nicht erfolgen.

Entwicklung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Fläche „Nördlich Breiter Weg“

Hierzu heißt es in der Begründung:

„Sowohl aus der Wohnbaufläche W1 als auch der Wohnbaufläche W2 könnten zwar Wohngebiete entwickelt werden, innerhalb derer auch Mehrfamilienhäuser möglich wären. Allerdings bedürfen die aus den beiden Wohnbauflächen zu entwickelnden Wohngebiete sowohl im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung als auch der Entwässerung jeweils einer Gesamtkonzeption. Es ist daher nicht möglich Teilflächen für den Bau von Mehrfamilienhäusern vorab zu beplanen.“

Es wird aber kein Hinweis darauf gegeben, warum es nicht möglich ist die verkehrliche Erschließung, Entwässerung und Gesamtkonzeption zu erstellen. Dies ist doch der Regelfall!

Die intensiv genutzten Ackerflächen im Gebiet sind aus Sicht des Arten und Biotopschutzes und der Biodiversität wesentlich geringer zu bewerten als die Fläche der Planänderung. Dies gilt für die Grünfläche wie auch für die Brachfläche an der Bahn. (Ich darf an die Luftbilder erinnern.)

Es werden insgesamt keine stichhaltigen Begründungen dafür vorgelegt, das Gebiet nicht zu entwickeln.

Das Baugebiet „Nördlich Breiter Weg“ ist vordringlich zu entwickeln!

Bahnverkehr

Der Streckenausbau zum 3. und 4. Gleis der Main-Weser-Bahn ist Ziel der Regionalplanung.

Die im alten und neuen FNP vorgesehene Fläche östlich der Gleise könnte lediglich bis kurz vor den Bahnhofpunkt Großen-Linden genutzt werden. Das ist auch so eingezeichnet. Dort wäre maximal Platz für ein Gleis. Eine Weiterführung nach Süden wäre aber, wenn ich den Regionalplan richtig verstehe, vorgesehen, um nicht zu sagen zwingend nötig. Damit war bereits der alte FNP „unlogisch“ – und daran hat sich auch im neuen FNP nichts geändert.

Die vorgelegte Planung verstößt insofern gegen dieses Ziel, als das lediglich die technische Freihaltung eines weiteren Gleises auf der Westseite der Strecke Berücksichtigung findet.

Sie lässt dabei außer Acht, dass beide zusätzlichen Gleise auf der Westseite liegen müssten. Ebenso wird der erforderliche Aus- und Umbau des Bahnhofs Großen-Linden nicht berücksichtigt. Die Bahnsteige müssten bei einem Neubau ebenso in die Planung einfließen und qualifiziert bewertet werden.

Das gleiche gilt für die in den Planunterlagen fehlende Auseinandersetzung mit der Bahnhofsinfrastruktur. Ein zukunftsfähiger Personennahverkehr ist mit dem Vorhaben nicht vereinbar!

Unten sehen Sie ein Foto vom Bahnhofpunkt Großen-Linden. Es zeigt den Blick nach Süden in Richtung Frankfurt. Auf der Westseite (rechts) können Sie noch die Reste des alten Gleises 1 sehen.

Das Foto lässt ahnen, dass für ein drittes Gleis der jetzige Bahnsteig eher zu schmal und nicht ausreichend wäre. Es müsste also westlich des Gleises (rechts) ein weiterer Bahnsteig geschaffen werden. Dafür sehen die Pläne aber keine ausreichenden Flächen vor. Zumal für die Phase der Bauarbeiten im Zuge eines Ausbaus zusätzliche Fläche (man könnte sagen „Freiräume“) benötigt würden.

Auf der Westseite wäre, wie Sie sehen können, auch eine Weiterführung nach Süden möglich. Diese würde bspw. auch nicht mit der vorhandenen Unterführung kollidieren.



Deshalb sind die streckennahen Flächen für die Entwicklung des Bahnverkehrs vorzuhalten.

Immissionen

Das Gebiet der Planänderung befindet sich in einem Bereich, der in erheblichem Maße dem Bahnlärm ausgesetzt ist (Überschreitung der städtebaulichen Richtwerte um 10 bis über 20 dB(A). Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der Hanglage nicht in Frage.

Gemäß Grundsatz 5.2-6 des Regionalplans soll eine Belastung der Wohnsiedlungsflächen durch Immissionen vermieden werden. In der Begründung zu diesem Grundsatz heißt es „Dem Schutz und der Sicherung gesunder Wohnstandorte kommt eine hohe soziale und ökonomische Bedeutung zu. Bereits bei der Planung sind diese Belange entsprechend zu berücksichtigen. Entlang von Lärmquellen sollte mit dem Einsatz von Schallschutzmaßnahmen der Flächenverbrauch minimiert werden. Der Mindestabstand wird dabei durch den Planungsgrundsatz des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgegeben. Eine weitere Reduzierung ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete verhindert werden.“

Die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung findet in den Unterlagen keine angemessene Berücksichtigung, obwohl die Nachtwerte auch auf der Seite mit zu-öffnenden Fenstern die städtebaulichen Richtwerte deutlich überschreiten (> 45 dB tlw. > 50 dB, am Immissionsaufpunkt 6 sogar > 60 dB; vgl. Abb. 9 : Lärmkarte Beurteilungspegel nachts, Variante 4 auf Seite 16 des vorgelegten Lärmgutachtens).

Das vorgelegte Gutachten thematisiert lediglich das Schalldämmmaß des geplanten Baukörpers. In der Zusammenfassung heißt es:

„Die ermittelten Beurteilungspegel für den Schienenverkehr überschreiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tags an der zur Bahn orientierten Fassade. Nachts sind bei Beurteilungspegel über 50 dB(A) für Schlafräume mit Lüftungseinrichtungen vorzusehen.“

Daraus macht die Begründung zur FNP-Änderung folgendes:

„Zur Prüfung, ob diese objektbezogenen Schutzmaßnahmen ausreichen, wurden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ Immissionsberechnungen durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, dass die Nähe zur Eisenbahn der Darstellung einer Wohnbaufläche resp. Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes nicht entgegensteht.“

Diese Schlussfolgerung ist falsch und findet sich so auch nicht im Immissionsgutachten.

Die städtebauliche Bewertung war auch nicht Aufgabenstellung des Gutachtens („Im Auftrag der Feldmann Architekten GmbH sollen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für eine Wohnnutzung zwischen der Sudetenstraße und der Bahnstrecke in 35440 Linden untersucht werden.“)

Eine städtebauliche Auseinandersetzung auf Ebene der Flächennutzungsplanung fehlt. Das Heranrücken der Wohnbebauung an die Immissionsquelle Bahn kann nach obigem Grundsatz nur erfolgen, wenn aktiver Lärmschutz betrieben wird. Dies ist aufgrund eigener Aussagen der Bauherrschaft nicht möglich. Die geplante Wohnbebauung als Lärmschutz für den Bestand zu deuten wäre zynisch. Zumal eine zukünftige kürzere Taktung, sicher aber ein drittes und viertes Gleis dazu führen dürften, dass die Bahn zu Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke im Bereich der Sudetenstraße verpflichtet sein müsste. Das Wohnen im geplanten Bereich, wenn auf beiden Seiten des Gebäudes die Fenster nicht geöffnet werden können, hat sicher nichts mit gesundem Wohnen zu tun. Die zu erwartenden Lärmwerte, sollte es zu einer kürzeren Taktung oder gar einem dritten und möglicherweise sogar einem vierten Gleis kommen, dürften ein gesundes Wohnen endgültig unmöglich machen.

Zudem werden durch die Schallreflexionen des vorgesehenen Baukörpers die Lärmimmissionen auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn verstärkt. Somit wird eine für die Wohnbebauung (Nördliche Breiter Weg) vorgesehene Fläche unnötig verlärm.

Das gleiche gilt für das Thema Erschütterungsschutz, zu dem gar keine Aussage vorliegt.

Das Hineinplanen in die Konfliktlage ist städtebaulich nicht vertretbar und wird abgelehnt.

Alternativen- / Bedarfsprüfung

Bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden Planungsalternativen nicht geprüft.

Soweit akuter Wohnbedarf unterstellt wird, wäre zumindest eine Analyse des Wohnraumbedarfes vorzulegen. Die Stadt Linden hat diesen Sachverhalt zwar erkannt und im ISEK (Lin-

den 2036) festgehalten, der „Wohnbedarf“ wurde jedoch nicht ermittelt sondern lediglich behauptet. Ebenso legt die Stadt Linden kein Baulückenkataster o.ä. vor.

Sollte der Bedarf tatsächlich so hoch sein, wie behauptet, dann ist auch nicht nachzuvollziehen, warum im nördlichen Bereich des FNP ein Gewerbegebiet entstehen soll. Dann müsste die gesamte Fläche für die Schaffung von Wohnraum genutzt werden. Eine Schaffung eines Gewerbegebietes an der Stelle lehne ich logischerweise ab. Zumal die Versorgung mit Gewerbe in Linden so gut ist, dass es da keiner weiteren Gebiete bedarf.

Des Weiteren wären bei der Fülle der erheblich betroffenen Belange, Alternativen an weniger konfliktreichen Standorten zu prüfen gewesen. Dies ist nicht geschehen, obwohl der Flächennutzungsplan ausreichende Flächenreserven darstellt.

Die Fläche nördlich des Sportplatzes bspw. gehört dem alten FNP zufolge ebenfalls der Bahn. Dort befindet sich aktuell ein wenig bis gar nicht genutzter Trainingshartplatz. Diese Fläche wäre eine von vielen Alternativen, über die aber, soweit ich weiß zu keinem Zeitpunkt nachgedacht worden ist.

Konversionsproblematik

Das Ziel der Nutzung von brach gefallenen ehemals baulich genutzten Flächen (hier: Betriebsgelände zur Bahnverladung) ist grundsätzlich nicht in Frage zu stellen.

Am geplanten Standort ist jedoch lediglich eine Teilfläche als Konversionsfläche zu bezeichnen, der größere Flächenanteil ist ausgewiesene Grünfläche. Hier, aber auch auf der Brachfläche, hat sich weitgehend ohne Zutun des Menschen eine üppige und teilweise schutzwürdige Biozönose eingestellt. Sie erinnern sich sicher an das Luftbild von 2016. Vor diesem Hintergrund wäre gerade im Hinblick auf eine gerechte Abwägung zu prüfen, ob die Biodiversität am geplanten Standort nicht um ein Vielfaches höher einzustufen ist als der Wert vergleichbarer Ackerflächen aus dem Portfolio des FNP der Stadt Linden.

Fazit:

Aus dem Katalog der „besonders zu berücksichtigen Belange“ des § 1 BauGB wird nur ein einziger Belang tatsächlich berücksichtigt: der Wohnungsbau. Alle anderen Belange werden diesem städtebaulichen Teilziel untergeordnet oder gar nicht erst betrachtet.

Insbesondere ist der Verzicht auf die innerstädtische Grünfläche nicht nachvollziehbar begründet.

Die Flächennutzungsplanänderung ist in wesentlichen Punkten nicht zweifelsfrei begründet. Eine gerechte Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gemäß § 1 BauGB ist nicht erkennbar.

Das Hineinplanen in die Konfliktsituation Bahnlärm ist im Sinne der Schaffung gesunder Wohnverhältnisse verantwortungslos.