

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 angedient. 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.

34. - **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 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 rechtmäßig ist.

Herzlichen Dank.

Das Grüne Band versteht sich dabei aber als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. Durch ein ausgebaut 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 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.

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 aber

- 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.

Stellungnahme

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 Paragraph 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 t/w. > 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, Urt. 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 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 Abschtichungsprinzip. Dieses umfasst auch eine Konfliktverlagerung auf die nächste Ebene in der Planungshierarchie, hier die der Baugenehmigung.

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 bahnsseitigen 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 vorgesehen. 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.

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 im Hinblick auf die Empfehlungen der Anlage 1 zum BauGB umgestellt.

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 die in der Stellungnahme 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 Geschößwohnungsbau, der sogar in einiger Nachbarschaft vorhanden ist (Am Festplatz). Warum soll es nicht möglich sein, „Teifflächen 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 Geschößwohnungsbau 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 Geschößwohnungsbau 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.

20 PERSÖNLICHE BETROFFENHEIT

Wir sind als Eigentümer und Bewohner des Anwesens Breiter Weg 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

*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 vorgesehen 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 168

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.

Anlagen

Anlage 1: Änderung des Grenzverlaufs Öffentliche Grünfläche - Bouleplatz und Gewerbegebiet und Stellungnahme Boule-Club (26.03.2022)

Entwurf

Änderung



Betreff 19006a_Sudetenstr_Vergleich - Flächentausch

Von Astrid Reinhardt <info@astrid-reinhardt.de>

An <info@stadtundplan.de>

Kopie <vorstand@bc-linden.de>

Datum 2022-03-26 15:59

Guten Tag Herr Fischer,

Sie erhalten eine Antwort auf Ihr Anliegen von mir, da ich das Amt von Herrn Hoepfel übernommen habe.

Gern kommen wir Ihrem Wunsch nach einer schriftlichen Bestätigung nach und teilen Ihnen hiermit mit, dass wir mit dem Flächentausch einverstanden sind und keine Bedenken gegen die Änderung des Bebauungsplans bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Astrid Reinhardt

Hohunderweg 2| 35398 Gießen

Fon 0641 2501751

Mobil +49 1520 9800435

Mail vorstand@bc-linden.de

www.bc-linden.de



Projekt: Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“
 Ort, Zeit: Gießen, den 16.03.2022
 Gesprächsteilnehmer: Frau Rest, Untere Naturschutzbehörde Landkreis Gießen
 Herr Feldmann, AB Feldmann
 Frau Hänsel, AB Feldmann
 Herr Fischer, Stadtplaner

Lfd. Nr.	Text	Erfledigung durch
1	Der Bebauungsplan hat die Beteiligungsverfahren nach BauGB durchlaufen. Zu dem Bebauungsplan wurde zum Nachweis der Berücksichtigung der Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz ein „3-Zonen-Konzept“ erstellt, das im Mittelpunkt der heutigen Besprechung steht.	
2	Zone 1 umfasst die Gehölzflächen entlang der Sudetenstraße. Die Gehölzflächen sind zum Erhalt festgesetzt, nur die Zuwegungen zu den Mehrfamilienhäusern sollen freigestellt werden. In dem Gehölzstreifen ist die Haselmaus nachgewiesen. Auf Anregung der UNB soll eine Umsiedlung erfolgen. Der Zielstandort am Waldrandbereich nördlich oberhalb der Grube Steinmüller wurde von Förster Sennstock vorgeschlagen und ist wird von der UNB akzeptiert. Die Umsiedlung erfolgt entsprechend dem vom Ingenieurbüro für Umweltplanung Dr. Theresa Rühl, 35460 Staufenberg erstellten Ausgleichskonzept, Stand 23.02.2022.	IBU
3	Zone 2 umfasst die Dachflächen. Vorgesehen ist die Anlage von Trockenrasen als Lebensraum u.a. für Wildbienen. Eine Begrünung ist auch unter den Solarpanelen geplant. Die Detailplanung wird fachlich begleitet durch das Büro IFAUN - Faunistik und funktionale Artenvielfalt, 67246 Dirnstein.	Feldmann IFAUN
4	Zone 3 umfasst die Flächen zwischen der geplanten Bebauung und den Bahnanlagen. Hier sollen trocken-warme Lebensräume für Insekten und andere Gliedertiere sowie Eidechsen und Nahrungsgäste aus der Gruppe der Wirbeltiere (Vögel, Fledermäuse) geschaffen werden. Die Detailplanung und die Baubegleitung erfolgt durch das Büro für Landschaftsanalyse/Wildsaaten, 35581 Wetzlar. Die im Entwurf des Bebauungsplanes vorgesehenen Gabionenwände können entfallen.	Feldmann BfL
5	Zone 3 wird gegenüber der im Entwurf des Bebauungsplanes ausgewiesenen Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft erweitert, da die zwischen dem Bouleplatz und den Bahnanlagen vorgesehenen Stellplätze entfallen. Ursächlich hierfür ist der Rückbau der noch auf die früherer Erverladung zurückgehenden Mauer, aus der bereits eine Teilfläche ausgebrochen und die nicht mehr standsicher ist. Nach dem Rückbau soll das Gelände zur Bahn hin abgebösch werden. Die dem Boule-Club durch die Abböschung verlorengehende Fläche wird durch eine Erweiterung der im Bebauungsplan ausgewiesenen Grünfläche zulasten des angrenzend ausgewiesenen Gewerbegebietes ausgeglichen. Die UNB stimmt diesen Änderungen zu.	Fischer

Anlage 2: Gesprächsvermerk UNB 16.03.2022

Der Gesprächsvermerk wurde der UNB am 17.03.2022 per E-Mail mit der Bitte um Durchsicht binnen Wochenfrist zugesandt. Änderungswünsche wurden keine vorgetragen.

6	Die unter 5 angesprochenen Flächen werden in das Umsiedlungsprogramm für die Haselmaus einbezogen. Zudem wird eine Erfassung von Fledermäusen vorgesehen, da beide Tierarten in dem Bereich der Mauer vorkommen können. Das Arbeitsprogramm wird mit der UNB abgestimmt.	IBU
7	Die Konkretisierung der Maßnahmen Zone 2 und 3 erfolgt in enger Abstimmung mit der UNB im Zusammenhang mit der Erstellung des Bauantrages. Die Revikon GmbH wird der UNB gegenüber eine entsprechende Verpflichtungserklärung abgeben.	Revikon
8	Das 3-Zonen-Konzept wird Bestandteil des Städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Linden und der Revikon GmbH.	Stadt Linden Revikon
9	Die unter 4 und 5 angesprochenen Maßnahmen sind bei der bisher vorliegenden Eingriffs-/Ausgleichsbilanz nicht berücksichtigt. Auf Anregung der UNB wird die Bilanzierung aktualisiert und ein entsprechender Nachtrag zum Umweltbericht erstellt.	Fischer BfL
10	Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung und der Genehmigung der Änderung des Flächennutzungsplanes durch das Regierungspräsidium Gießen können die Änderung des Flächennutzungsplanes und der Bebauungsplan noch in diesem Jahr in Kraft gesetzt werden. Die Baufeldfreimachung kann dann im Winterhalbjahr 2022/2023 erfolgen. Eine Ökologische Baubegleitung ist vorgesehen. Alle eingriffsrelevanten Maßnahmen werden im Vorfeld von der ÖBB mit der UNB abgestimmt.	Stadt Fischer Feldmann BfL

Gießen, den 17.03.2022

Verteiler: Gesprächsteilnehmer, Stadt Linden, Fa. Revikon Herr Beitlich

Anlage 3: Umsiedlungskonzept Haselmaus



Stadt Linden Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“

Ausgleichskonzept für die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)

Stand: 23. Februar 2022



Bearbeitung:

Dr. Patrick Masius

Dr. Theresa Rühl

Ingenieurbüro für Umweltplanung Dr. Theresa Rühl
Am Boden 25 | 35460 Staufenberg
Tel. (06406) 92 3 29-0 | info@ibu-ruehl.de

Inhalt

1. Veranlassung und Zielsetzung.....	3
2. Bestandssituation	4
3. Artenschutzrechtliche Konflikte und vorgesehene Maßnahmen	5
4. Artenschutzrechtliche Prüfung.....	9
5. Pflege und Erfolgskontrolle.....	12
6. Literatur.....	13
7. Fotodokumentation	14

1. Veranlassung und Zielsetzung

Die Stadt Linden erstellt derzeit in der Gemarkung Großen-Linden den Bebauungsplan "Am Bahnhof". Planziel ist die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes für Mehrfamilienhäuser zwischen der Sudetenstraße und den Gleisanlagen der MainWeser-Bahn am östlichen Rand des Stadtteiles Großen-Linden. Im nördlichen Anschluss an das geplante Allgemeine Wohngebiet folgt nach dem bestehenden Bouleplatz, ein Baugrundstück, das als Gewerbegebiet ausgewiesen werden soll. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von rd. 2,15 ha. Hiervon entfallen auf das geplante Allgemeine Wohngebiet rd. 1,0 ha, das Gewerbegebiet rd. 0,2 ha, die Verkehrsflächen 0,5 ha und die Grünflächen 0,45 ha. Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke Gemarkung Leihgestern, Flur 4 Nr. 296/6, 296/2 und Gemarkung Großen-Linden, Flur 1 Nr. 800/9 800/11 bis 800/14 (tlw.), 1102/12, 1102/4, 1192/5 und 1155/6 mit der vorgelagerten Sudetenstraße.

Bei der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) handelt es sich um eine streng geschützte Art, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie geführt wird. Im Rahmen von Untersuchungen im Jahr 2021 durch das Ingenieurbüro für Umweltplanung Dr. Theresa Rühl wurde im Bereich des Gehölzes entlang der Sudetenstraße ein aktueller Haselmausnachweis (*Muscardinus avellanarius*) erbracht (siehe Karte im Anhang). Zudem existieren weitere Nachweise dieser streng geschützten Art aus dem Geltungsbereich (NABU Linden, nachrichtl.). Gemäß Entwurf des Bebauungsplans werden die Böschung und kleinräumige Bereiche des Gehölzes neuen Nutzungen zugeführt (Wohnbebauung, Stellplatz/Zufahrt). Bei einem Eingriff ist davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände hinsichtlich der Haselmaus gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten.

2. Bestandssituation

Die mit Brombeeren bewachsene Böschung und das junge Gehölz mit beerentragenden Sträuchern, Haselnüssen und Kastanien bieten der Haselmaus gute Habitatbedingungen. Es ist von einem kleinen Vorkommen auszugehen, das sich hier innerhalb der letzten 10 Jahre etabliert hat. (Zuvor waren die Habitatbedingungen nicht geeignet). Zuwanderungsmöglichkeiten existieren insbesondere entlang des Gleiskörpers.

Haselmäuse bevorzugen als Lebensraum Jungwaldstadien (10-15 Jahre alt) von Laubwäldern oder Mischwäldern mit einer gut ausgeprägten Strauchschicht. Entscheidend für die Habitateignung ist eine hohe Diversität von Bäumen und Sträuchern, um während der gesamten Aktivitätsperiode ausreichend Nahrung zu finden. Zur Reifung der Früchte muss zudem genügend Sonnenlicht durch die Baumschicht hindurchdringen. In diesem Rahmen gilt die Haselmaus als anpassungsfähige Art (JUSKAITIS & BÜCHNER 2010). Im Plangebiet nutzt die Haselmaus das junge Gehölz entlang der Sudetenstraße mit Haselnuss, Kastanie und Weißdorn und die angrenzende Böschung, die von Brombeeren überwachsen ist. Das aktuelle Haselmausvorkommen im Bereich Linden-Bahnhof / Sudetenstraße beschränkt sich hier direkt am Siedlungsrand auf eine Gesamtfläche von circa 1 ha.

Für diese Habitatgröße wird durchschnittlich eine Populationsdichte von 1-2 adulten Haselmäusen angenommen. In optimalen Habitaten – also von Haselsträuchern dominierten Niederwäldern – werden Populationsdichten von 6 Adulten / ha erreicht (JUSKAITIS & BÜCHNER 2010). Je nach Saison und Nahrungsangebot kann die Individuenzahl durch Juvenile um das Vierfache höher sein (JUSKAITIS 2014). Aufgrund des Habitatpotentials mit vielfältigen Nahrungsquellen ist von einer Individuenzahl zwischen einem durchschnittlichen und einem Optimalhabitat auszugehen, höchstwahrscheinlich um 1-2 Paare mit einer entsprechenden Anzahl von Jungtieren.

3. Artenschutzrechtliche Konflikte und vorgesehene Maßnahmen

Die Haselmäuse sind im Rahmen des Vorhabens vor allem durch mögliche Individuenverluste und einen nachhaltigen Habitat- und Lebensraumverlust betroffen. Damit werden die Tatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG berührt. Individuenverluste werden potentiell im Rahmen der Rodung und Baufeldräumung verursacht.

Umsiedlung

Gemäß Entwurf des Bebauungsplans werden die Böschung und einzelne Gehözbereiche neuen Nutzungen zugeführt (Wohnbebauung, Stellplatz/Zufahrt). Bei einem Eingriff ist davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände hinsichtlich der Haselmaus gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten. Da im Umfeld des Plangebiets keine Ausweichlebensräume zur Verfügung stehen, oder geschaffen werden können, entfällt die Option einer Vergrämung. Aus diesem Grund kann der Eintritt des Tötungstatbestands nur durch Fang und Umsiedlung der betroffenen Tiere ausgeschlossen werden (BÜCHNER et al. 2017). Das Vorgehen zur Umsiedlung erfolgt nach den Angaben von BÜCHNER et al. 2017.

Dazu werden

- ab Ende März 2022 das Plangebiet und angrenzende Bereiche mit **30 Haselmausnistkästen** zum Fang der Haselmäuse ausgestattet.
- die Nisthilfen zwischen April und November an **14 Terminen** (zwei pro Monat) auf Besatz kontrolliert¹
- besiedelte Kästen verschlossen und auf direktem Weg in den Ersatzlebensraum transportiert
- zusätzlich zu jedem besetzten Kasten („Umsiedlungsversteck“) drei weitere Verstecke im unmittelbaren Umfeld ausgebracht

Die Umsiedlung mit den bereits besetzten Kästen und dem eigenen Nest, erhöht die Akzeptanz der Umsiedlungsfläche und erleichtert die Umgewöhnung.

Zwischen Umsiedlungsfläche und Eingriffsbereich liegt ein Abstand von ca. 1.300 m. Eine Rückkehr in das ursprüngliche Habitat kann so ausgeschlossen werden - zumal es nur einen potentiellen Wanderkorridor entlang der Bahngleise gibt.

V _N 01	Haselmausumsiedlung Zur Vermeidung des Tatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG werden die im Plangebiet lebenden Haselmäuse während der Aktivitätsphase abgefangen und in einen bereitgestellten Ersatzlebensraum umgesiedelt.
-------------------	--

¹⁾ Das Abfangen wird so oft wiederholt, bis davon ausgegangen werden kann, dass sich keine Haselmäuse mehr im Plangebiet aufhalten. Dies ist nach zwei erfolglosen Kontrollen im Abstand von mindestens sieben Tagen im Herbst der Fall.

Ersatzhabitat

Als **CEF-Maßnahme** für den Verlust von Gehölz- und Heckenstrukturen im Plangebiet und für die eintretenden Habitatverluste der Haselmaus wird der Waldrand auf Flurstück 3/1 in Flur 14 der Gemarkung Großen-Linden durch Nachpflanzung von nuss- und beerentragenden Sträuchern für die Zielart aufgewertet (s. Abb. 2). Auch der vorhandene Wall am nördlichen Rand des Flurstücks 21 in Flur 7 der Gemarkung Großen-Linden wird für die Haselmaus durch Nachpflanzung von Sträuchern aufgewertet (s. Tab. 1).

Der dem Waldrand vorgelagerte Wall mit Anschluss an den Bahndamm wird ebenfalls aufgewertet. Der Wall umfasst rd. 500 m². Hier sind u.a. bereits Brombeer-Sträucher vorhanden (s. Abb. 3). Diese dürfen sich in Zukunft auf dem Wall in seiner Funktion als Ausgleichsfläche ausbreiten. Es ist davon auszugehen, dass dadurch in diesem Bereich bereits kurzfristig die Funktionsfähigkeit als Habitat für die Haselmaus hergestellt ist. Der übrige Waldrand zeichnet sich durch recht viel liegendes Totholz aus, so dass auf die Ablagerung von künstlichen Reisighaufen verzichtet werden kann. In Abstimmung mit dem zuständigen Revierförster sind am übrigen Waldrand insgesamt 40 Sträucher gemäß Tabelle 1 zu pflanzen.

In Verbindung mit den vorhandenen Waldstrukturen und den Gehölzen am Bahndamm ist davon auszugehen, dass der im Eingriffsgebiet entstehende Habitatverlust für die Haselmaus durch die beschriebene Maßnahme ausgeglichen ist.



Abbildung 1: Ersatzhabitat am Waldrand nördlich der Tagebaufläche in Großen-Linden. Rechts ist der Bahndamm zu sehen. Quelle: Natureg-Viewer 02/2022



Abbildung 2: Blick von Südwesten auf den Waldrand.



Abbildung 3: Blick von Südwesten auf den vorgelagerten Wall. Im Hintergrund rechts sind die Gehölze am Bahndamm zu sehen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist dem Eingriff voranzustellen und in Form eines Ergebnisberichtes der Unteren Naturschutzbehörde nachzuweisen. Durch eine solche Aufwertung von Lebensraumbereichen zu einem Kernlebensraum einschließlich Umsiedlung (A_n1 und A_n2) kann das Eintreten des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG vermieden werden (für die artenschutzrechtliche Prüfung siehe Kap. 4).

A_n01	<p>CEF-Maßnahme Habitatoptimierung für die Haselmaus</p>
	<p>Der Ausgleich für die eintretenden Habitatverluste findet durch eine zielorientierte Aufwertung am Waldrand auf Flurstück 3/1 in Flur 14 und Flurstück 21 in Flur 7 der Gemarkung Großen-Linden statt.</p> <p>Auf der genannten Fläche werden beeren- und nusstragende Sträucher angepflanzt. Zudem werden zusätzlich zu jedem besetzten Kasten („Umsiedlungsversteck“) drei weitere Verstecke im unmittelbaren Umfeld im Ersatzhabitat aufgehängt.</p> <p>Die Umsetzung der Maßnahme ist dem Eingriff voranzustellen und in Form eines Ergebnisberichtes der Unteren Naturschutzbehörde nachzuweisen.</p>

Tab. 1: Übersicht über zu pflanzende Sträucher

Strauchart	Anzahl	Pflanzqualität (mind.)	Herkunft
Hasel (<i>Corylus avellana</i>)	15	Str. 2 x v 100-150	Vorkommensgebiet 4
Schwarzer Holunder (<i>Sambucus nigra</i>)	5	Str. 2 x v 100-150	Vorkommensgebiet 4
Kornel-Kirsche (<i>Cornus mas</i>)	5	Str. 2 x v 100-150	Vorkommensgebiet 4
Gemeiner Schneeball (<i>Viburnum opulus</i>)	5	Str. 2 x v 100-150	Vorkommensgebiet 4
Pfaffenhütchen (<i>Euonymus europaeus</i>)	5	Str. 2 x v 100-150	Vorkommensgebiet 4
Deutsches Geißblatt (<i>Lonicera periclymenum</i>)	5	mB, 2 x v 60-100	Vorkommensgebiet 4

4. Artenschutzrechtliche Prüfung

Artenschutzrechtliche Prüfung: Haselmaus (<i>Muscardinus avellanarius</i>)	
1. Allgemeine Angaben	
1.1 Schutzstatus und Gefährdungsstufe	
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-RL-Anhang IV-Art	RL Deutschland: G (Gefährdung unbekanntem Ausmaßes)
<input type="checkbox"/> Europäische Vogelart	RL Hessen: D (Daten unzureichend)
1.2 Erhaltungszustand (Bewertung nach Ampelschema)	
	Günstig Ungünstig - unzureichend Ungünstig - schlecht keine ausreichenden Daten
Europa:	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Deutschland:	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Hessen:	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2. Charakterisierung und Beschreibung der betroffenen Art	
2.1 Habitatansprüche und Verhaltensweisen	
2.1.1 Habitatansprüche	
<u>Lebensraum und Aktionsraum:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> Die Haselmaus ist eng an Vorkommen von Gehölzen gebunden Bevorzugt werden Laubmischwälder mit gut entwickelter, vielfältiger Strauchschicht sowie Verjüngungsstadien von Wäldern Das Vorkommen der Hasel ist kein obligatorischer Faktor für die Haselmaus 	<ul style="list-style-type: none"> Bedeutsam ist eine hohe Diversität von Bäumen und Sträuchern Reviergröße abhängig vom Nahrungsangebot, angegeben werden Werte zwischen 0,19 und 0,73 ha bzw. im Jahresverlauf insgesamt bis zu 1 ha
<u>Nester und Verstecke:</u>	<u>Nahrung:</u>
<ul style="list-style-type: none"> Haselmäuse bauen fein verwobene Sommerester aus Pflanzenmaterialien in dichte Gebüsche (z. B. Brombeerhecken) und Astquirle kleiner Bäume, in Baumhöhlen, Nistkästen und anderen Nischen, aber auch am Boden Winterester werden am/im Boden gebaut und sind wegen der benötigten Isolierung dicker 	<ul style="list-style-type: none"> Ändert sich im Jahresverlauf je nach Angebot: im Frühjahr Blütenknospen, Blüten, Insekten, ggf. Nüsse und ähnliche Früchte aus dem Vorjahr im Sommer Beeren (z. B. Walderdbeere, Heidelbeere, Weißdorn), Pflanzenteile bestimmter Pflanzenarten im Herbst Beeren (z. B. Schlehe, Eberesche), Nussfrüchte und Samen (z. B. Haselnuss, Eichel, Buchecker, Esche, Ahorn), Knospen und Kätzchen, Insekten
2.1.2 Fortpflanzung	
<ul style="list-style-type: none"> Paarung erfolgt kurz nach dem Winterschlaf, hauptsächlich im Mai Geburt nach rd. 25 Tagen erste Würfe im Mittelgebirgsraum Ende Mai / Anfang Juni, späteste noch im Oktober 	<ul style="list-style-type: none"> Haselmäuse können zweimal jährlich werfen, Regelfall ist ein Wurf Es werden 3-6 Jungtiere geboren
2.2 Verbreitung	
In Europa und Kleinasien etwa bis in Höhe Südschwedens, im Westen bis zu den Pyrenäen, im Osten bis an die Wolga. Im Mittelmeerraum Inselpopulationen. In Hessen wohl recht weite Verbreitung, aber in geringer Dichte und mit (Kenntnis-) Lücken.	
3. Vorhabensbezogene Angaben	
3.1 Vorkommen der Art im Untersuchungsraum	
<input checked="" type="checkbox"/> nachgewiesen <input type="checkbox"/> potentiell	
Nachweis von besetzten Verstecken? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Wenn Ja, wo im Plangebiet?	
Ein Nachweis von zwei Haselmäusen in einem Haselmauskasten am 01.12.2021 nahe	

Artenschutzrechtliche Prüfung: Haselmaus (<i>Muscardinus avellanarius</i>)	
der Studentenstraße (siehe Karte im Anhang).	
4. Prognose und Bewertung der Tatbestände nach § 44 BNatSchG	
4.1 Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 (1) Nr. 3 BNatSchG)	
a) Können Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden? (Vermeidungsmaßnahmen zunächst unberücksichtigt)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Da konkrete Nachweise der Haselmaus vorliegen und Gehölze für Zufahrten gerodet werden, ist mit dem Verlust von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten zu rechnen.	
b) Sind Vermeidungsmaßnahmen möglich?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Umsiedlung in ein Ersatzhabitat (V+1) vor Baubeginn.	
c) Wird die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ohne vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) gewahrt? (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG)	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
Ausweichlebensräume bestehen im räumlichen Zusammenhang nicht.	
d) Wenn Nein – kann die ökologische Funktion durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) gewährleistet werden?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Schaffung eines Ersatzhabitats in räumlicher Distanz von mindestens 1000 m, um eine Rückwanderung zu vermeiden. Schaffung von Nistmöglichkeiten durch Ausbringen von insgesamt 4 Haselmauskästen pro umgesiedeltes Nest (A+1).	
Der Verbotstatbestand „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten“ tritt ein	
<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	
4.2 Fang, Verletzung, Tötung wild lebender Tiere (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)	
a) Können Tiere gefangen, verletzt oder getötet werden? (Vermeidungsmaßnahmen zunächst unberücksichtigt)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Da konkrete Nachweise der Haselmaus vorliegen, können ruhende oder fluchtunfähige Haselmäuse durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.	
b) Sind Vermeidungs-Maßnahmen möglich?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Umsiedlung in ein Ersatzhabitat (V+1) vor Baubeginn.	
c) Werden unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit der „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten“ Tiere gefangen, verletzt oder getötet?	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
d) Wenn JA – Kann die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt werden? (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Wenn JA – kein Verbotstatbestand!	
e) Werden unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen wildlebende Tiere gefangen, verletzt oder getötet – ohne Zusammenhang mit der „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten“?	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
Der Verbotstatbestand „Fangen, Töten, Verletzen tritt ein	
<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	
4.3 Störungstatbestand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)	
a) Können wild lebende Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich gestört werden?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Es liegen konkrete Nachweise der Haselmaus vor. Eine Störung durch das Vorhaben kann nicht ausgeschlossen werden.	
b) Sind Vermeidungs-Maßnahmen möglich?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Artenschutzrechtliche Prüfung: Haselmaus (<i>Muscardinus avellanarius</i>)	
Umsiedlung in ein Ersatzhabitat (V ₁ ,1) vor Baubeginn.	
c) Wird eine erhebliche Störung durch Maßnahmen vollständig vermieden? <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
Der Verbotstatbestand „erhebliche Störung“ tritt ein <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	
5 Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich?	
Tritt einer der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG ein? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	
<input type="checkbox"/> Ausnahme erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/> Ausnahme nicht erforderlich
Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen	Artenschutzprüfung abgeschlossen
6 Zusammenfassung	
Folgende fachlich geeignete und zumutbare Maßnahmen sind in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt worden:	<input checked="" type="checkbox"/> Vermeidungsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> CEF - Maßnahmen <input type="checkbox"/> FCS – Maßnahmen <input type="checkbox"/> Funktionskontrolle / Monitoring / Risikomanagement
Unter Berücksichtigung der Wirkungsprognose und der vorgesehenen Maßnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> tritt kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 ein, so dass <u>keine Ausnahme</u> gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG, ggf. in Verbindung mit Art. 16 FFH-RL erforderlich ist.	
<input type="checkbox"/> liegen die <u>Ausnahmevoraussetzungen</u> vor gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ggf. in Verbindung mit Art. 16 Abs. 1 FFH-RL	
<input type="checkbox"/> sind die <u>Ausnahmevoraussetzungen</u> des § 45 Abs. 7 BNatSchG in Verbindung mit Art. 16 Abs. 1 FFH-RL <u>nicht erfüllt!</u>	

5. Pflege und Erfolgskontrolle

Die Pflege der Heckenpflanzungen und der Nisthilfen des Ersatzhabitats ist für einen Zeitraum von 30 Jahren sicherzustellen. Dabei sind folgende Maßnahmen und Vorgaben zu beachten:

- Im Falle unerwünschter Wüchsigkeit oder Dominanzbildung ungewollter (nitrophiler) Arten ist über mehrere Jahre hinweg ein Rückschnitt im Winterhalbjahr vorzusehen.
- Unterhaltungsmaßnahmen und gegebenenfalls erforderliche Nacharbeiten werden zwischen Anfang Oktober und Ende Februar ausgeführt, um die Haselmäuse nicht während der Fortpflanzungszeit zu stören.

Um die Entwicklung der Haselmauspopulation und des Ersatzhabitats zu verfolgen und gegebenenfalls Anpassungen vornehmen zu können, werden in den auf die Umsiedlung folgenden fünf Jahren Bestandserfassungen durchgeführt:

- Halbquantitative Erfassung der Haselmäuse auf der Fläche. Betrachtet werden die neu angelegten Habitattflächen und ihr funktionales Umfeld bei jährlich drei Begehungen. Gegebenenfalls werden Verbesserungsmaßnahmen formuliert und zur Abstimmung gebracht.
- Erfassung der Vegetation auf der Fläche begleitend zur Erfassung der Haselmäuse. Erfassung der vorkommenden Arten, Beurteilung der Entwicklung und ggf. Darlegung von Erfordernissen für eine Anpassung der Pflegemaßnahmen.
- Verfassung eines jährlichen Monitoringberichts und Übersendung an den Auftraggeber und die Untere Naturschutzbehörde.

6. Literatur

- BRIGHT, P. W. P. A. MORRIS UND N. J. WILES (1996): Effects of weather and season on the summer activity of dormice *Muscardinus avellanarius*. *Journal of Zoology* 238: 521-530.
- BÜCHNER, S. J. LANG M. DIETZ B. SCHULZ S. EHLERS & S. TEMPELFELD (2017): Berücksichtigung der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) beim Bau von Windenergieanlagen. *Natur & Landschaft* 8: 92: 365-374.
- BRIGHT, P. W., P. MORRIS, UND T. MITCHELL-JONES (2006): The dormouse conservation handbook. Second edition. English Nature, Peterborough, U.K.
- CHANIN, P. & L. GUBERT (2011): Surveying hazel dormice (*Muscardinus avellanarius*) with tubes and boxes: a comparison. *Mammal Notes - Short research notes from the Mammal Society*: 1-6.
- CSORBA, A. (2003): Influence of body weight on hibernation of the common dormouse (*Muscardinus avellanarius*). *Acta Zoologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 49: 39-44.
- LANG, J., S. BÜCHNER S., EHLERS & B. SCHULZ (2013): Kompensationsmaßnahmen für Haselmäuse im Wald. *AFZ-Der Wald* 10: 14-17.
- JUSKAITIS, R. (1999): Winter mortality of the common dormouse (*Muscardinus avellanarius*) in Lithuania. *Folia Zoologica* 48: 11-16.
- JUSKAITIS, R. & S. BÜCHNER (2010): Die Haselmaus *Muscardinus avellanarius* (LINNAEUS, 1758). 1. Auflage. Westarp Wissenschaften, Hohenwarsleben.

7. Fotodokumentation



Abbildung 5: Die mit Brombeeren bewachsene Böschung wird als Lebensraum im Zuge der Baumaßnahme weitgehend verloren gehen (Foto: IBU, 17.12.2021).



Abbildung 4: Vorhandene Gehölzstrukturen werden im Zuge des Eingriffs teilweise für die Haselmaus verloren gehen (Foto: IBU, 17.12.2021).

Anlage 4: Nachtrag Umweltbericht

Stadt Linden

Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 68 „Am Bahnhof“

Umweltbericht – Nachtrag 08.04.2022

Der Umweltbericht, Planstand 10/2020 mit Ergänzung 07/2021, stellt die bestehenden Biotope den im Vollzug der Bauleitplanung entstehenden Biotope gegenüber. Grundlage für die Berechnung ist Kompensationsverordnung des Landes Hessen. Die tabellarische Gegenüberstellung (Umweltbericht zum Entwurf der Bauleitpläne, Anlage 2) ergibt ein Defizit in Höhe von

$$380.478 - 369.058 = 11.420 \text{ Biotopwertpunkten.}$$

Durch die Änderung des Grenzverlaufs zwischen der öffentlichen Grünfläche, Zweckbestimmung Bouleplatz, und dem Gewerbegebiet, dem Verzicht auf Stellplätze zugunsten einer Erweiterung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen des Allgemeinen Wohngebietes und der Modifizierung der Festsetzungen innerhalb der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wird eine Neuberechnung der im Vollzug der Bauleitplanung entstehenden Biotope notwendig. Im Ergebnis erhöht sich das Defizit geringfügig:

$$380.478 - 368.367 = 12.111 \text{ Biotopwertpunkte.}$$

Die Differenz beträgt 691 Biotopwertpunkte. Die bereits im Umweltbericht zum Entwurf des Bauleitpläne getätigte Aussage, dass die Eingriffe vollständig über die vorgesehenen Vermeidung- und Minimierungsmaßnahmen kompensiert werden, hat daher weiterhin Bestand. Externe Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bestand

Biotoypen Nr.	Biotoyp	WP pro m ²	Flächen- größe in m ²	Biotopwert in WP
02.200	Gebüsche, Hecken, Säume heimischer Arten aus frischen Standorten	39	4.763	181.757
06.340	Frischwiesen mäßiger Nutzungsintensität (Korr. -5)	30	1.185	35.550
09.122	Artenreiche Saumvegetation trockener Standorte	53	1.592	84.376
10.510	Stark oder völlig versiegelte Flächen; hier: Straße, Dachflächen ohne Begrünung	3	8.078	24.234
10.530	Schotter-, Kies- und Sandflächen, -wege, -plätze oder andere wasserdurchlässige Flächenbefestigungen sowie versiegelte Flächen, deren Wasserabfluss gezielt versickert wird	6	3.141	18.846
11.211	Grabland	19	407	7.733
11.221	Gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich (Boule-Platz)	14	1.713	23.982
	Summe		20.879	380.478

Planung

Biotoypen Nr.	Biotoyp	WP pro m ²	Flächen- größe in m ²	Biotopwert in WP
02.200	Gebüsche, Hecken, Säume heimischer Arten aus frischen Standorten; hier: Gehölzflächen entlang der Sudetenstraße	39	3.112	121.368
06.370	Naturnahe Grünlandanlage; hier: T-Fläche entlang der Bahn (anteilig)	25	330	8.250
09.122	Artenreiche Saumvegetation trockener Standorte; hier: T-Flächen entlang der Bahn (anteilig)	53	1.500	79.500
10.510	Stark oder völlig versiegelte Flächen; hier: Straße, Dachflächen ohne Begrünung	3	6.053	18.159
10.540	Befestigte und begrünte Flächen; hier: Zugewegungen, Stellplätze, Rasenflächen usw. auf den Baugrundstücken	7	3.108	21.756
10.720	Dachflächen, extensiv begrünt	19	4.894	92.986
11.221	Gärtnerisch gepflegte Anlagen; hier: Boule-Platz	14	1.882	26.348
	Summe		20.879	368.367

Anlage 5

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 vorgesehen 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 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.

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 „Gehölzkulisse“ 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 gebliebenen 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.