

**Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden**  
**Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des**  
**Bebauungsplanes Nr. 68**  
**„Am Bahnhof“**

Beschlussempfehlungen zu den im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Linden und Gießen, den 10.01.2022  
zuletzt geändert 08.04.2022

#### **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

##### **Stellungnahmen ohne (neue/eigene) Anregungen**

Amt für Bodenmanagement (28.09.2021)  
Avacon Netz GmbH (10.08.2021)  
Bundesamt für Infrastruktur der Bundeswehr (09.08.2021 und 30.08.2021)  
Hessen Mobil Dillenburg (11.10.2021)  
Industrie- und Handelskammer Gießen-Friedberg (25.10.2021)  
Kreisausschuss des Landkreises Gießen, FD Gefahrenabwehr (10.08.2021)  
Kreisausschuss des Landkreises Gießen, FD Wasser- und Bodenschutz (16.09.2021)  
Kreisausschuss Landkreises Gießen, FD Untere Denkmalschutzbehörde (26.08.2021)  
Kreisausschuss Landkreises Gießen, FD Verkehr (13.08.2021)  
Lahn-Dill-Kreis, Abt. für den ländlichen Raum (10.09.2021)  
Landesamt für Denkmalpflege - hessenARCHÄOLOGIE (07.09.2021)\*  
Magistrat der Stadt Gießen, Stadtplanungsamt (16.09.2021)  
Magistrat der Stadt Pohlheim (11.08.2021 und 31.08.2021 (Eing.))  
Mittelhessen Netz GmbH (14.09.2021)  
Ovag Netz GmbH (01.10.2021)  
Pledoc GmbH (27.08.2021 und 10.09.2021)  
Regierungspräsidium Darmstadt, Kampfmittelräumdienst (15.10.2021)  
RMV (10.12.2021)  
Tennet TSO GmbH (30.08.2021 und 31.08.2021)  
Wasserverband Kleebach (20.08.2021)\*  
Zweckverband Mittelhessische Wasserwerke (05.08.2021)

Die mit \* gekennzeichneten Stellungnahmen betreffen nur die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und werden dort in die Abwägung eingestellt.

#### **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

##### **Stellungnahmen mit Anregungen**

**Seite**

Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (08.11.2021) 04  
Kreisausschuss, FD Naturschutz (04.10.2021/08.12.2021) 16  
Landesamt für Denkmalpflege, Bau- und Kunstdenkmalpflege (26.08.2021) 21  
Regierungspräsidium Gießen (27.10.2021) 22

##### **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**

HGON (20.10.2021) 30  
NABU - Gruppe Linden (24.10.2021) 35  
Klimainitiative Linden (28.10.2021) 50  
Öffentlichkeit 1 (26.10.2021) 52  
Öffentlichkeit 2 (28.10.2021) 59  
Öffentlichkeit 3 (26.10.2021) 62  
Öffentlichkeit 4 (25.10.2021) 73  
Öffentlichkeit 5 (27.09.2021) 77  
Öffentlichkeit 6 (19.10.2021) 81  
Öffentlichkeit 7 (01.10.2021) 104  
Öffentlichkeit 8 (25.10.2021) 105  
Öffentlichkeit 9 (29.10.2021) 117  
Öffentlichkeit 10 (27.10.2021) 120  
Öffentlichkeit 11 (28.10.2021) 138  
Öffentlichkeit 12 (25.10.2021) 140

Die Stellungnahmen Öffentlichkeit 1-11 tragen Lindener Absender.

### **Beschlussempfehlung**

#### **Feststellungsbeschluss**

- (1) Die in der Anlage befindlichen Beschlussempfehlungen zu den im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Anregungen werden als Stellungnahmen der Stadt Linden und somit als Abwägung i.S. § 1 Abs. 7 BauGB beschlossen.
- (2) Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird gemäß § 6 Abs. 6 BauGB als Flächennutzungsplan festgestellt und die Begründung hierzu gebilligt.
- (3) Die Änderung des Flächennutzungsplanes ist dem Regierungspräsidium Gießen zur Genehmigung vorzulegen.



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Camberger Str. 10 • 60327 Frankfurt (M)

FELDMANN architekten GmbH  
Kerkrader Str. 3-5

35394 Gießen

Deutsche Bahn AG  
DB Immobilien  
Region Mitte  
Camberger Str. 10  
60327 Frankfurt (M)  
www.deutschebahn.com

Tel.: 069 265-29567  
Fax: 069 265-41387  
baurecht-mitte@deutschebahn.com  
Zeichen: Baurecht I,CR.R 041

TÖB-FFM-21-112415/Fi

08.11.2021

**Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden  
Änderung des Flächennutzungs- und Bebauungsplans Nr. 68 „Am Bahnhof“**  
Hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2. BauGB  
Ihr Schr. vom 02.08.21 - Fischer/Hänsel -

Sehr geehrter Damen und Herren,

auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen übersendet die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren:

1. Gegen die o. g. Bauleitplanung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen und Hinweise aus Sicht der Deutschen Bahn AG und Ihrer Konzernunternehmen keine grundsätzlichen Bedenken.
2. Die o.g. Planung betrifft einen Kaufgegenstand, der durch die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen an das \_\_\_\_\_ GmbH verkauft wurde. Auf den Kaufvertrag vom 08.11.17 (UR-Nr.65/17) inklusive Nachtrag und die dort geregelten Rechte wird verwiesen. Sämtliche mit dem Kaufvertrag übernommenen Verpflichtungen und Verzicht, auch soweit sie nicht dinglich gesichert sind, sind vom Antragsteller und dessen Rechtsnachfolger vollumfänglich zu berücksichtigen. Veränderungen und Maßnahmen an dinglich gesicherten Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten der Deutschen Bahn AG erfolgen.
3. Mit Freistellungsbescheid vom 11.03.20 wurden die folgenden Flurstücke von Bahnbetriebszwecken freigestellt:
  - Gemarkung Leihgestern, Flur 4, Flurstück 296/6
  - Gemarkung Großen-Linden, Flur 1, Flurstücke 1102/4 und 1102/12

...

Deutsche Bahn AG  
Sitz: Berlin  
Registriergericht:  
Berlin-Charlottenburg  
HRB: 50 000  
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Michael Odenwald

Vorstand:  
Dr. Richard Lutz,  
Vorsitzender

Dr. Levin Holle  
Berthold Huber  
Dr. Daniela Gerd tom Markotten  
Dr. Sigrid Evelyn Nikutta  
Ronald Pofalla  
Martin Seiler

Unser Anliegen:



Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: [www.deutschebahn.com/datenschutz](http://www.deutschebahn.com/datenschutz)

Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (08.11.2021)

### Beschlussempfehlungen

**Vorbemerkung:** Die Punkte 2 - 24 betreffen nur die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Die Wiedergabe auch in der Abwägungstabelle zur Änderung des Flächennutzungsplanes dient nur dem besseren Verständnis.

**zu 1. bis 3.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**



2/8

4. **Abstandsflächen**  
Die Abstandsflächen gemäß LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

5. **Abstimmung bei Baumaßnahmen**  
Alle Baumaßnahmen entlang der Bahnstrecke müssen mit der DB Netz AG abgestimmt werden. Sollten Bauanträge im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren geprüft werden, ist der Bauherr darauf hinzuweisen, dass eine Abstimmung mit der DB Netz AG erfolgen muss. Dies gilt auch für die geplante Gabionenwand.

Wir weisen darauf hin, dass ein privates Bauvorhaben nur genehmigt werden kann, wenn es neben den Vorschriften des allgemeinen (Landes-)Baurechts auch sonstige öffentliche Vorschriften (z.B. solche des Eisenbahnrechts) einhält und die öffentliche Sicherheit - eben auch die des Eisenbahnverkehrs - nicht gefährdet wird.

Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich sind uns auf jeden Fall zur Stellungnahme vorzulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.

6. **Überbauung**  
Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

7. **Baudurchführungsvereinbarung (BDV)**  
Vor Beginn der Bauarbeiten (mindestens 8 Wochen vorher) in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB Netz AG unter nachfolgender Adresse eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, damit der Betrieb oder die Anlagen der DB Netz AG während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden. Die BDV regelt die technischen Rahmenbedingungen und die Sicherheitsmaßnahmen, die bei der Bauausführung zu beachten sind. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Dem Antrag ist die vorliegende Gesamtstellungnahme beizufügen.

DB Netz AG  
Immobilienmanagement (I.NF-MI-D)  
Technisches Baurecht  
Pfarrer-Perabo-Platz 4  
60326 Frankfurt am Main

8. **Standsicherheit**  
Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

9. **Gefährdung des Eisenbahnbetriebes**  
Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2).

**zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Ein weiterführender Handlungsbedarf besteht nicht, da die von der Hessischen Bauordnung geforderten Abstandsflächen und die vom Hessischen Nachbarrechtsgesetz geforderten Pflanzabstände eingehalten werden.

**zu 5.: Der Anregung wird entsprochen.**

Die für die Abstimmung mit der DB Netz AG erforderlichen Unterlagen werden rechtzeitig vor Baubeginn erstellt und mit dem Unternehmen zur Genehmigung vorgelegt.

**zu 6.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Bahngelände wird weder unter- noch überbaut.

**zu 7.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Die DB Netz AG wird frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen hierüber informiert, damit die Baudurchführungsvereinbarung abgeschlossen werden kann.

**zu 8.: Der Anregung wird entsprochen.**

Die Sicht auf die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik darf zu keiner Zeit behindert werden. Bahnanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.

Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB Netz AG vorzulegen. Die DB Netz AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest, die dann bindend zu beachten sind.

#### **Oberleitung**

10. Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Fenster in Gebäuden müssen so angeordnet sein, dass ein Unterschreiten des Schutzabstandes von mindestens 3,50 m zu Oberleitungsanlagen und min. 4,10 m zu Gleismitte ausgeschlossen wird.

Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von mindestens 5 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB Konzernrichtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

Die Erdoberkante darf im Umkreis von 5,00 m um die Oberleitungsmastfundamente nicht verändert werden. Bei Unterschreitung der geforderten Abstände ist vom Veranlasser ein statischer Nachweis vorzulegen.

Der Mindestabstand von Bauwerken zu den bahneigenen 15 / 20 kV - Speiseleitungen und zu Oberleitungsmastfundamenten muss jeweils 5,00 m betragen.

Mastfundamente sind in einen Abstand von 5,00 m um die Fundamentkante von Bebauung frei-zuhalten.

Der Oberleitungsrisssbereich (4,00 m von Gleismitte) ist von Bebauung (auch Zaunanlagen) aus-zuschließen

Werden feste Bauteile (Gebäude, Einfriedigungen usw.) sowie Baugeräte, Kräne usw. in einem Abstand von weniger als 5,00 m zur Bahnanlage errichtet bzw. aufgestellt, so sind diese bahnzuerden.

Eingesetzte Baumaschinen (z.B. Bagger, mobile und stationäre Baukräne, Betonpumpen, Hubsteiger etc.), die durch ihren Schwenkbereich (unabhängig von einer Schwenkbegrenzung) in den Gleisbereich und somit auch in den Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich hineingeraten können, müssen bahngeerdet werden.

Wird gleisseitig „im Risssbereich der Oberleitung (4,00 m von Gleismitte)“ ein Gerüst aufgebaut, ist dies durch eine DB Netz zugelassene Fachfirma zu erten.

#### **zu 9.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Sie werden im Vollzug des Bebauungsplanes, dem eigentlichen Adressaten, entsprechende Berücksichtigung finden.

Für Instandsetzungsarbeiten muss ein Arbeitsraum von 1,50 m um die Oberleitungsmaste freigehalten werden.

Baumaschinen, Container, Leitplanken sowie metallische Zäune und andere leitfähige Anlagen sind mit einer Bahnerdung zu versehen, sofern der Mindestabstand von 4,00 m zur Gleisachse unterschritten wird.

Das Erfordernis der Bahnerdung kann auch durch die Art und Weise der Bauarbeiten ausgelöst werden, wenn die Gefahr der Berührung von unter Spannung stehenden Teilen trotz Einhaltung der Schutzabstände besteht. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Bei Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen / Oberleitungsanlagen sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 4 und DV 462 zu beachten.

DB Netz AG  
I.NP-MI-D-FFM (IO)  
Frankfurter Str. 20  
35392 Gießen

11.

#### **Vorhandene Kabel und Leitungen / Sicherung von Bahnanlagen und Leitungen**

##### TK-Anlagen und-kabel der DB Netz AG

Der angefragte Bereich enthält folgende TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG. Die Lage der Systeme kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden.

Es ist ein Sicherheitsabstand von 1 Meter (Fernmeldekabel zur angefragten Fläche) einzuhalten.

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Bitte teilen Sie der DB Kommunikationstechnik GmbH schriftlich (mindestens 10 Arbeitstage vorher) und unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. 2019023407 den Termin zur TK-Kabeleinweisung Termin mit. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

DB Kommunikationstechnik GmbH  
Dokumentationsservices Essen  
Tel.: 069 265-26449  
Fax: 069-26091-3776  
E-Mail: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com

Die Forderungen des Kabelmerkblattes sind strikt einzuhalten. Das Merkblatt sowie eine Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben bei. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden.

Diese Zustimmung (unter Einhaltung o.a. Auflagen) bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum von 3 Monaten. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.

Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

#### **zu 10.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Die Schutzabstände der Fenster von mind. 3,5 m zu Oberleitungsanlagen und mind. 4,10 m zur Gleismitte werden eingehalten. Dies gilt ebenso für den Schutzabstand von 5,0 m zu den bahneigenen Speiseleitungen und den Oberleitungsmastfundamenten. Alle Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen/Oberleitungsanlagen werden mit der DB Netz AG abgestimmt.



5/8

Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu informieren.

DB Kommunikationstechnik GmbH  
Dokumentationsservices  
Alfred-Herrhausen-Allee 3-5  
65760 Eschborn

Tel.: 069 265-26449  
Fax: 069-26091-3776

Wir möchten Sie ausdrücklich darauf hinweisen, dass die DB Kommunikationstechnik GmbH für die Beschädigung an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeiten zurückzuführen sind, keine Haftung übernimmt. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangenaugigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.

12. **Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen**

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Einbau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

DB Netz AG  
I.NP-MI-D-FFM (IO)  
Frankfurter Str. 20  
35392 Gießen

13. **Einfriedung**

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird. Die Einfriedungen zur Bahneigentumsgrenze hin sind so zu verankern, dass sie nicht umgeworfen werden können (Sturm, Vandalismus usw.). Ggf. ist eine Bahnerdung gemäß VDE-Richtlinien vorzusehen. Die Einfriedung ist vom Bauherrn bzw. seinen Rechtsnachfolgern laufend instand zu halten und ggf. zu erneuern. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

**zu 11.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Alle Baumaßnahmen werden auch mit der DB Kommunikationstechnik GmbH abgestimmt.

**zu 12.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Der Antrag zur Kranaufstellung wird der DB Netz AG rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen vorgelegt.

Parkplätze zur Bahnseite hin

Parkplätze und Zufahrt müssen auf ihrer ganzen Länge zur Bahnseite hin mit Schutzplanken oder ähnlichem abgesichert werden, damit ein unbeabsichtigtes Abrollen zum Bahngelände hin in jedem Falle verhindert wird. Die Schutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit der Örtlichkeit festzulegen und ggf. mit Blendschutz zu planen. Die Schutzvorrichtung ist von den Bauherrn oder dessen Rechtsnachfolgern auf ihre Kosten laufend instand zu setzen und ggf. zu erneuern.

Einfriedung von Spiel- und Sportplätzen nahe aktiver Bahnstrecken

Im Bereich von Kinderspielplätzen / Sportanlagen muss die Einfriedigung die entsprechende Höhe aufweisen. Es muss in jedem Falle vermieden werden, dass Kinder / Nutzer der Anlagen durch ihr Verhalten sich selbst und den Eisenbahnbetrieb beeinträchtigen bzw. gefährden können (z.B. durch Ballspielen, Steine werfen auf vorbeifahrende Züge etc.). Die Einfriedigung in diesem Bereich muss daher mit einem engmaschigen Gitter versehen werden.

14. Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen.

15. Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

16. Zuwegung zu den Bahnanlagen

Der Zugang zu den Bahnanlagen muss zu jeder Zeit für Mitarbeiter des DB Konzerns und beauftragte Dritte zum Zwecke der Instandhaltung mit Dienstfahrzeugen sowie für Rettungspersonal mit Rettungsfahrzeugen gewährleistet sein.

17. Kein widerrechtliches Betreten der Bahnanlagen

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

18. Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

**zu 13.: Den Anregungen wird entsprochen.**

Die Baugrundstücke werden zum Bahngelände hin eingezäunt.

Parkplätze und Zufahrten werden nur noch in dem Garagengeschoss untergebracht. Dieses erhält zur Bahnseite hin eine ausreichend hohe Brüstung, um Blendungen jeglicher Art auszuschließen. Begehbare Flächen auf der Bahnseite der geplanten Bebauung werden zu den Bahnanlagen hin abgezäunt.

**zu 14. und 15.: Den Anregungen wird entsprochen.**

**zu 16.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Der Zugang zu den Bahnanlagen bleibt über den Park & Ride-Parkplatz am ehemaligen Bahnhofsgelände uneingeschränkt möglich.

**zu 17.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Es wurde bereits dargelegt, dass die Baugrundstücke zum Bahngelände hin abgezäunt werden. Während der Bauzeit erfolgt dies durch einen stabilen Bauzaun.

**zu 18.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

19. **Vorflutverhältnisse**  
Die Vorflutverhältnisse dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.
20. **Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen**  
Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen
21. **Immissionen**  
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.
22. **Funknetzbeeinflussung**  
Der für die Versorgung dieses Streckenabschnittes zuständige GSM-R Sender ist SITE Nr. 10354. Die bei der Abnahmemessung der Strecke 3900 festgestellten Feldstärkewerte liegen im Bereich des Bebauungsgebiets zwischen ca. -95 dBm bis -79 dBm. Damit ist die Versorgung mit GSM-R gerade eben sichergestellt und hat dort keine Reserven.  
  
Durch die Lage des versorgenden GSM-R Mastes Kirch-Göns und der geplanten Neubebauung ist eine Abschattung des GSM-R Signals im Neubaubereich zu erwarten. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine Messung der GSM-R Verbindung erforderlich, um die tatsächlichen Auswirkungen exakt zu bestimmen. Hierzu wenden Sie sich bitte direkt an die DB Netz AG, Funknetzplanung. Sollte die GSM-R-Versorgung dort unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen EIRENE-Vorgaben liegen ist eine Wiederherstellung der sicheren GSM-R Versorgung zu planen und umzusetzen.  
  
Auch während der Baumaßnahme ist die Verschattung der Trasse zu vermeiden.  
  
DB Netz AG  
Zentrale  
Funknetzplanung und Parametrierung  
Adam-Riese-Str. 11-13  
60327 Frankfurt
23. **Keine Beschädigung und Verunreinigung der Bahnanlagen**  
Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrhindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

**zu 19.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Die Vorflutverhältnisse werden durch die geplanten Baumaßnahmen nicht verändert.

**zu 20.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen bleiben unberührt.

**zu 21.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

In Ausführung der Schallimmissionsprognose wurde festgesetzt, dass zur Bahnseite hin keine Aufenthaltsräume bzw. nur solche mit nicht drehbar öffentbaren Fenstern angeordnet werden dürfen. Sonstige Immissionen werden im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren gewürdigt. Hierdurch wird sichergestellt, dass während der Nutzungsphase die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Anforderungen gegen die von dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen werden weder gegenüber der DB Netz AG noch gegenüber der Stadt Linden vorgetragen.

**zu 22.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Auch die Funknetzplanung der DB Netz AG wird im Vorfeld der Ausarbeitung der Bauanträge beteiligt.

**zu 23.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**



8/8

24. **Haftungspflicht des Planungsträgers / Bauherrn**  
Für Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Planungsträger / Bauherr. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaßnahmen sind dann auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. dessen Rechtsnachfolger zu veranlassen.

25. **Planungen der DB Netz AG**  
Neue Informationen zum Planungsstand und weiteren Ausbau der Trasse der VzG 3900 zwischen Gießen und Großen-Linden (zusätzliche Gleise 3 und 4) sind der DB Netz AG nicht bekannt. Aktuell gibt es die Planung - wie schon im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen - „Blockverdichtung“ für die Strecke 3700. Diese Möglichkeit besteht weiterhin und muss berücksichtigt werden. Bei Rückfragen zu diesem Thema wenden Sie sich bitte direkt an:

DB Netz AG  
I.NA-MI-N-FFM-P  
Pfarrer-Perabo-Platz 2-5  
60326 Frankfurt a. Main

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

Anlagen: 3 Kabellagepläne KT  
Kabelmerkblatt  
Empfangsbestätigung Kabelmerkblatt

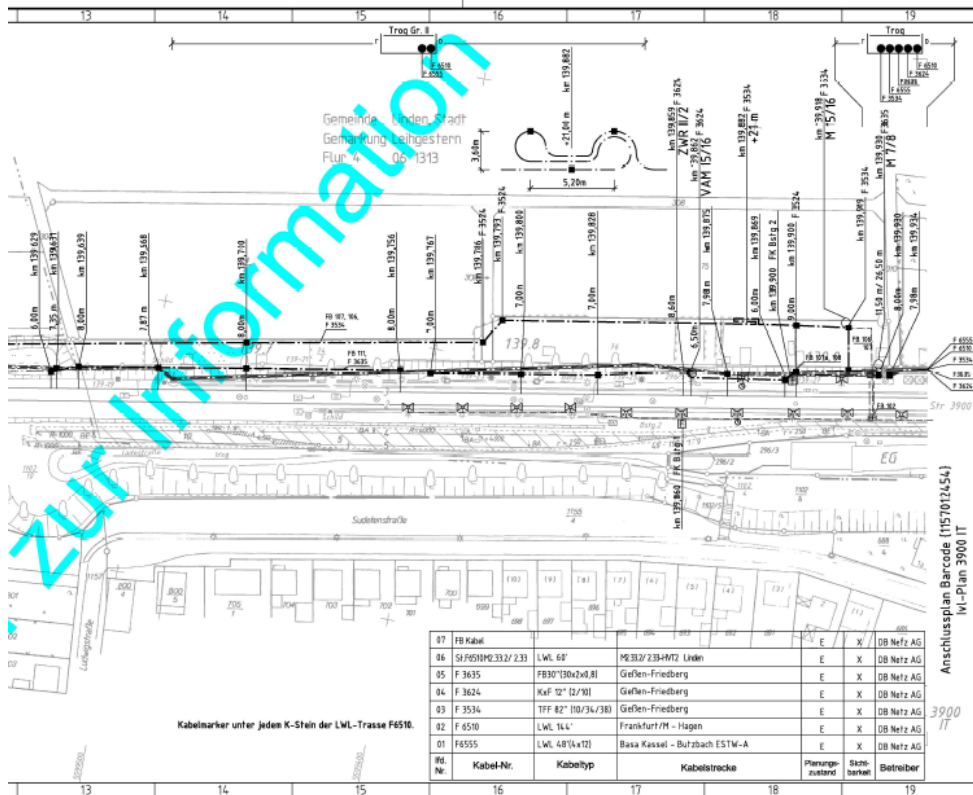
zu 24.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

zu 25.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der Bau eines 3. und 4. Gleises ist somit aktuell nicht geplant. Die „Blockverdichtung“ findet auf den beiden vorhandenen Gleisen statt, die von der Bauleitplanung „Am Bahnhof“ nicht berührt werden. Sie wurde bei der Immissionsberechnung auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung bereits berücksichtigt.

Seiten 12-15: Anlagen zur Stellungnahme der DB Netz AG (Kabellagepläne)





Anschlussplan Barcode (1157012454)  
 Wl-Plan 3900 IT

### Legende

- Kabel in Erdverlegung
- Kabel in Trogverlegung
- Kabel in Rohrverlegung
- Luftkabel
- Schienenfußkabel
- Muffenbausatz
- Mehrlängenbausatz
- Kabelreserve
- Kabelerschleife
- Kabelmarker
- Muffe
- Abzweigstelle / Verschönungsabzweigstelle
- Kondensatormuffe
- Pupinmuffe / Ergänzungsnetzwerk
- Fehlermuffe / Regeneratormuffe
- Glasfasermuffe in FIST-Technik mit vorbereiteten Abzweig / mit Abzweig

- Fernsprechkabine, Fernsprechkasten
- BIMA Außensprechstelle
- Videokamera
- Lautsprecher
- Endvertraffung
- Überführungsendverschluss
- KVz / klimatisierter Außenschrank
- Funkmast
- Schalldom
- Messstelle HOA/FBOA
- Uhr
- Fahrgastinformationsanlage (Fahrrichtungsanzeiger)
- Fahrausweisautomat
- Fahrausweiswerter
- Muffe / Reserve in DuoTrack-Kabel

Ersetzt für: 227.3900\_3208.11H  
 227.3900\_3208.11H

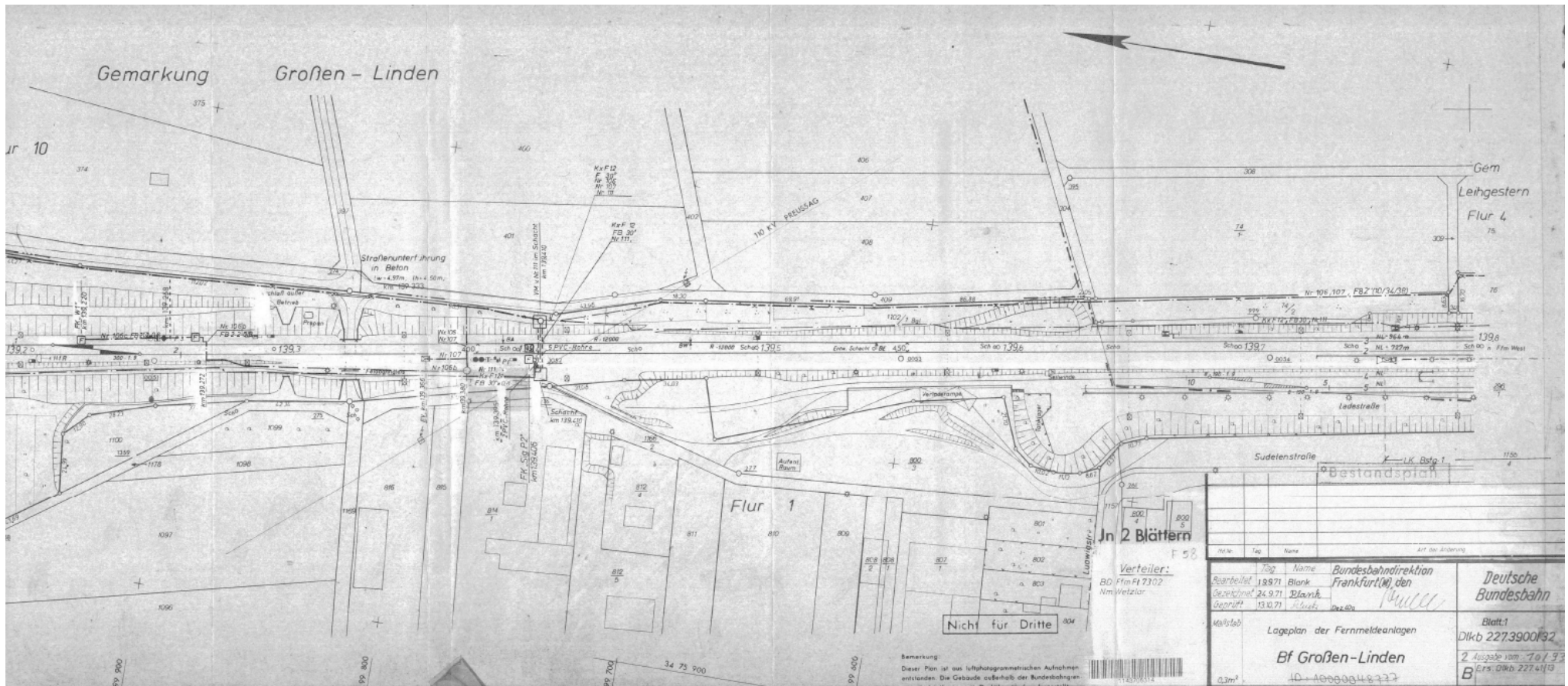
Zur Wahrung der Urheberrechte ist eine Weitergabe an andere Nutzer nicht statthaft.

DB Netz AG  
 Bahngesellschaften

Wl 3900 IR

Bf Großen Linden

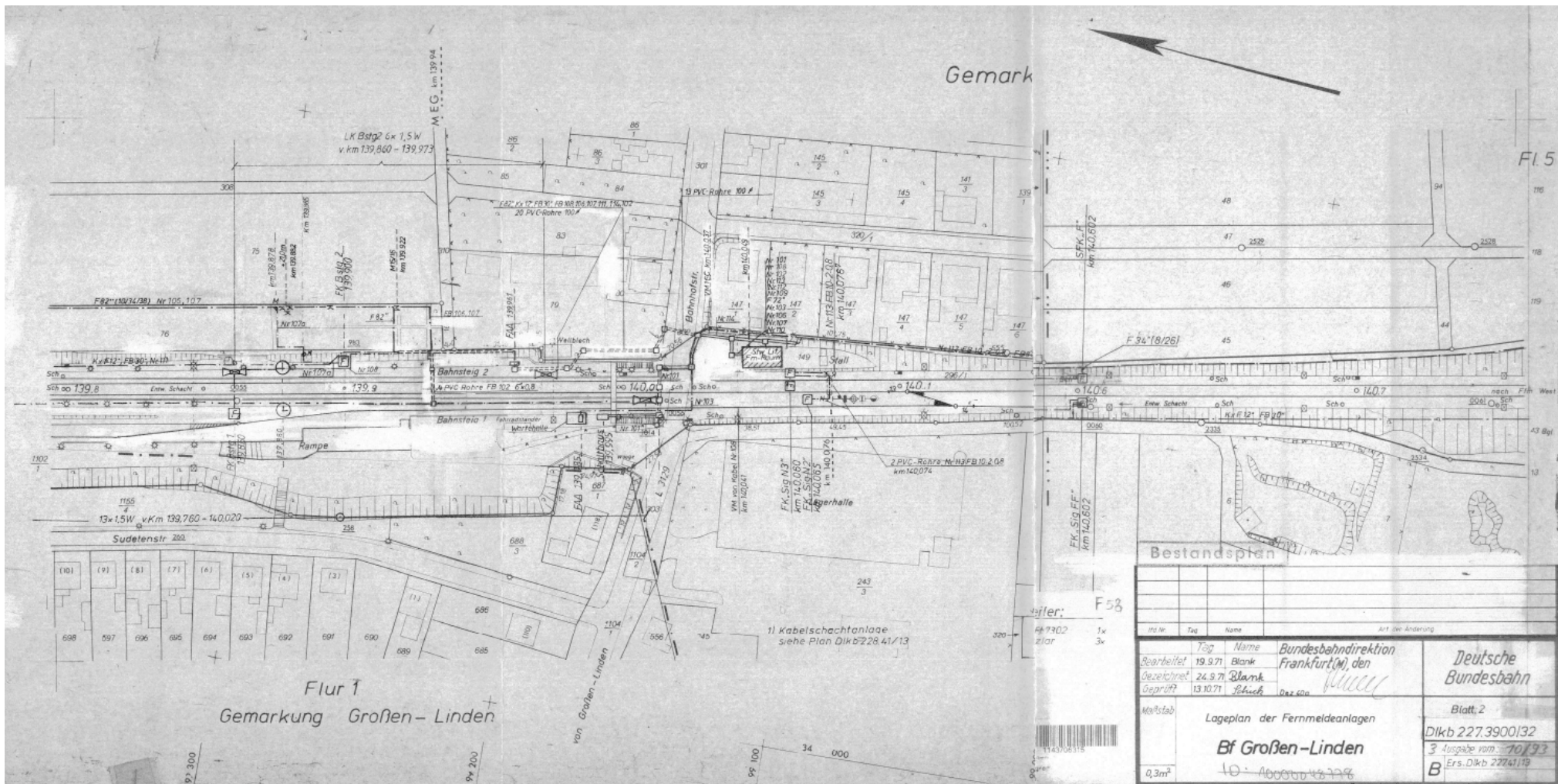
3900 IR



Bemerkung:  
Dieser Plan ist aus luftphotogrammetrischen Aufnahmen entstanden. Die Gebäude außerhalb der Bundesbahngrenzen sind nicht eingezeichnet.



1956		Name		Art der Änderung	
Bearbeitet	18.9.71	Blank	Bundesbahndirektion Frankfurt (M) den		
Gezeichnet	24.9.71	Blank			
Bemittelt	13.10.71	Blank			
Maßstab	Lageplan der Fernmeldeanlagen				
<b>Bf Großen-Linden</b>					
40-10000048337					
Blatt 1 Dlkb 2273900/32 2 Ausgabe vom 21.7.93 B Ers. Dtlb 2274119					



Bestandsplan			Art der Änderung	
lfd. Nr.	Tag	Name		
	Tag	Name		
Bearbeitet	19.9.71	Blank	Bundesbahndirektion Frankfurt(M), den	
Gezeichnet	24.9.71	Blank		
Geprüft	13.10.71	Schick	Dez 670	
Merkmal			Blatt 2	
Lageplan der Fernmeldeanlagen			DlkB 227.3900/32	
Bf Großen-Linden			3 Ausgabe vom 10/71	
10. Abdruck 1978			B Ers. DlkB 22741/19	

<b>Landkreis Gießen</b> Der Kreisausschuss		Gießen, den 04.10.2021
<b>Fachbereich Bauordnung und Umwelt</b> Fachdienst Naturschutz	Name:	Sabrina Rest
	Telefon:	0641-9390 1720
	Fax:	0641-9390 1508
	E-Mail:	Sabrina.Rest@lkgi.de
	Gebäude:	Riversplatz 1-9 Haus B 35394 Gießen
	Raum:	B 203

Kreisausschuss des Landkreises Gießen, FD Naturschutz (04.10.2021)

**Beschlussempfehlungen**

vgl. Seite 17

Fachdienst 71  
- Bauaufsicht -  
Bauleitplanung

im Hause



Ihr Zeichen  
BLP20/11

Ihre Nachricht vom  
10.08.2021

Unser Zeichen  
VII-360/301/12.01/20-0285  
Re/Jo

**Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“ und Änderung des Flächennutzungsplans in der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden, Verfahren gem. § 4 (2) BauGB**

Sehr geehrte Frau Burghardt,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen zu dem oben genannten Bebauungsplan nebst zugehöriger Flächennutzungsplan-Änderung Stellung gemäß den Kapiteln 1, 3, 4 und 5 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie des ersten, vierten und fünften Teils des Hessischen Ausführungsgesetzes zum BNatSchG (HAGBNatSchG), jeweils entsprechend unserer Zuständigkeit.

Zu dem genannten Vorhaben bestehen aus naturschutzfachlicher- und naturschutzrechtlicher Sicht erhebliche Bedenken.

**1. Artenschutz**

Insgesamt sind gemäß des Umweltberichts 11 Begehungen durchgeführt wurden um alle Artengruppen zu kartieren.

**Heuschrecken**

- 1.1 Für Heuschrecken, insbesondere bei der Blauflügeligen Ödlandschrecke, liegt der beste Kartierungszeitraum zwischen Juli und August. In diesem Zeitraum wurden vom Planungsbüro nur zwei Begehungen Anfang Juli durchgeführt. Die Untersuchungen für diese Artengruppe sind daher nicht ausreichend. Bei einer Begehung des Plangebiets am 31.08.2021 durch die Untere Naturschutzbehörde konnte eine große Population der Blauflügeligen Ödlandschrecke angetroffen

werden. Weitere nach Bundesartenschutzverordnung geschützte Heuschreckenarten wie die Blauflügelige Sandschrecke können im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Es sollten daher unbedingt weitere Begehungen in passenden Kartierungszeiträumen vorgenommen werden. Die angetroffenen Arten sind in den Umweltbericht mit aufzunehmen und im Rahmen der Eingriffsregelung abzuarbeiten. Entsprechende Ausgleichshabitate sind zu nennen, ebenso die Methodik der Umsiedlung.

Es wird angeregt, die Randbereiche des Bouleplatzes, sowie die 5m Fläche vor den geplanten Gabionenwänden für die Blauflügelige Ödlandschrecke zu gestalten.

#### Reptilien

- 1.2 Zur Erfassung der Reptilien wurden fünf Reptilienplatten ausgelegt (Umweltbericht S. 52). Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Methodik sollten die Standorte der Platten auf einer Karte dargestellt werden.

Im Umweltbericht wird aufgeführt, dass kein Nachweis von Zauneidechse und Schlingnatter gelungen ist. Dies sei ungewöhnlich, weswegen die Gruppe der Reptilien dennoch vertieft betrachtet werden soll. Diese vertiefende Betrachtung ist jedoch im Umweltbericht und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag nicht aufzufinden, eine CEF-Maßnahme wurde jedoch formuliert.

- 1.3 Die artenschutzrechtlichen Hinweise sollten in der Plankarte um die vorliegend relevanten Sachverhalte ergänzt werden:

- Die Maßnahmen für wärmeliebende Reptilienarten sind vorlaufend funktionstüchtig herzustellen (CEF-Maßnahme)
- Um Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr.1 zu vermeiden, sind die innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes und des Gewerbegebietes vorhandenen streng geschützten Tierarten (z.B. Zauneidechse, Schlingnatter) rechtzeitig vorlaufend in den Bereich der artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) umzusiedeln.

#### Haselmaus

- 1.4 Zur Erfassung der Haselmaus wurden sechs Haselmaustubes angebracht. Der Umweltbericht beschreibt jedoch, dass durch den Rückbau von Holzhütten die Nachuntersuchungen nicht aussagekräftig sind (Umweltbericht S.51).

Es sollte näher beschrieben werden, wie Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden können.

#### Fledermäuse

- 1.5 Im Plangebiet konnten vier Fledermausarten durch Detektorbegehungen nachgewiesen werden. Der Umweltbericht geht davon aus, dass die nachgewiesenen Fledermausarten das Vorhabensgebiet nur als Nahrungshabitat nutzen bzw. es als Transferflugroute überfliegen.

Diese Annahme ist nicht nachvollziehbar. Die im Plangebiet vorhandenen Gehölzbestände mit vorhandenen Baumhöhlen (z.B. Baum Nr. 38 welcher nicht zum Erhalt festgesetzt ist), ebenso wie die dort vorkommenden Schuppen stellen durchaus einen potenziellen Lebensraum für Fledermäuse und Vögel dar.

#### zu 1.1.: Der Anregung wird wie folgt entsprochen:

Die Fläche zwischen der geplanten Bebauung und der Grenze des räumlichen Geltungsbereiches wird als Biotop gestaltet, wobei insbesondere auch die Lebensraumanprüche der Blauflügeligen Ödlandschrecke Berücksichtigung finden. Die Fläche wird im Bebauungsplan „Am Bahnhof“ als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Überlagerung nicht überbaubarer Grundstücksflächen des Allgemeinen Wohngebietes ausgewiesen.

Die folgenden Erläuterungen sind der Abwägungstabelle zum Bebauungsplan „Am Bahnhof“ entnommen, da sie für die Änderung des Flächennutzungsplanes entsprechend gelten:

Anlässlich der Stellungnahme der UNB wurde das Gelände am 02.09.2021 gegen Mittag bei Sonnenschein erneut begangen. Das Vorkommen der Blauflügeligen Ödlandschrecke wurde hierbei bestätigt. Sandschrecken wurde hingegen keine gefunden.

Die Blauflügeligen Ödlandschrecken wurde im Norden der Schotterfläche auf der Ebene neben den Gleisanlagen sowie nördlich des Bahnhofsgebäudes auf den Schotterflächen neben den Gleisen beobachtet.

Weitergehende Bestandsaufnahme sind nicht mehr möglich, da im Oktober/November 2021 eine Bahnsteigerneuerung erfolgte, im Rahmen derer auch die Reste des ehemaligen Anschlussgleises beseitigt wurden. Die Fläche wurde anschließend mit Schotter aufgefüllt und glattgezogen. Die Fundstellen vom 02.09.2021 sind damit ebenfalls nicht mehr vorhanden.

Die Tochterfirma der Deutschen Bahn, die die Baumaßnahmen beauftragt hat, hat dem ausführenden Unternehmen offenbar 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 der Biologe im Oktober eine nochmalige Begehung durchführen wollte und feststellen musste, dass die hier in Rede stehenden Biotopstrukturen bereits zerstört waren. Die UNB wurde hierüber unverzüglich informiert.

Aufgrund ihrer vorherigen Wertigkeit weist hier der Entwurf des Bebauungsplanes die vormaligen Schotterflächen, soweit sie im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen, als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft aus. Geplant sind u.a. bodenoffene Bereiche mit grabbarem Substrat und Bereiche, die mit einem Saatgut für autochthone, ausdauernde blüh- und fruchtreiche Stauden als Ersatzlebensraum für Schmetterlinge und Heuschrecken versehen werden (Umweltbericht CEF-Maßnahme 2a).

Daher kann ohne eine rechtzeitige Überprüfung vor Baubeginn auf Besiedelung, die Zerstörung von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten und nicht ausgeschlossen werden. Ggf. ist Ersatz zu schaffen.

#### Vögel

- 1.6 Für die nachgewiesenen Arten Bluthänfling, Girlitz, Haussperling, Klappergrasmücke und Stieglitz ist der Erhaltungszustand ungünstig bzw. schlecht weswegen für diese Arten eine Konfliktanalyse auf Basis des Hessischen Leitfadens durchgeführt wurde.

Hierbei wurde für den Haussperling angegeben, dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ohne CEF-Maßnahmen **nicht** gewahrt ist. Die dafür vorgesehenen CEF-Maßnahmen sind allesamt im Plangebiet vorgesehen und sind näher zu beschreiben (CEF-Maßnahme 2 & 3).

#### 2. CEF-Maßnahmen

Die entsprechend der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung genannten Ausgleichsflächen sowie die CEF-Maßnahmen sind in der Maßnahmenkarte des Grünordnungsplans darzustellen und im Bebauungsplan entsprechend festzusetzen. Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen sind näher zu beschreiben.

Die geplante Blühfläche und die Weißdornsträucher sind aktuell zwischen der Wohnanlage und der Gabionenwand geplant. Es sollte überprüft werden, ob die Fläche dadurch zu sehr beschattet wird.

Alternativ empfehlen wir, wie im Kapitel „Heuschrecken“ u.a. beschrieben, 5m Fläche vor den geplanten Gabionenwänden für die Blauflügelige Ödlandschrecke zu gestalten. Dies könnte zusätzlich Lebensraum für Reptilien schaffen und eine ausreichende Besonnung ermöglichen. Von den Weißdornbepflanzungen in diesem Bereich sollte aufgrund zu starker Beschattung abgesehen werden (andere CEF-Maßnahme für Avifauna festsetzen).

Die Gabionenwände sollen als CEF-Maßnahme für Reptilien dienen und werden darüber hinaus in der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung als „Trockenmauer in kulturlandschaftstypischer Umgebung im Verbund mit weiteren Saumstrukturen“ bilanziert. Um die Gabionenwände im Charakter einer Trockensteinmauer anzulegen, sollten u.a. die Hinweise des Praxismerkblatts für Kleinstrukturen Steinkörbe von der Koordinationsstelle für Amphibien und Reptilienschutz in der Schweiz (Karch) berücksichtigt werden. Hierzu zählen insbesondere:

- treppenstufiger Aufbau (Terrassen als Sonnenplätze)
- keine Verwendung von Geotextilien zur Abgrenzung der Gabione zum Erdreich
- ca. 80 % des Füllvolumens mit Steinen in einem Durchmesser von 20 - 40 cm verwenden, der Rest kann feiner oder gröber sein - Auffüllungen mit kleinen Steinen vermeiden
- Für eine trockenmauerartige Schichtung sollten die Steinkörbe manuell geschichtet werden, in entstehende Zwischenräume kann lokal etwas Sand oder Erde eingebracht werden
- Der geplante Bewuchs auf den Gabionen darf nicht zu dicht werden (Beschattung)

In die Gestaltung einbezogen wird auch die Fläche unterhalb der noch aus der früheren gewerblich-industriellen Nutzung stammenden Bruchsteinmauer. Aus der vermörtelten Bruchsteinmauer sind im mittleren Abschnitt bereits Teile herausgebrochen, weshalb die Stadt Linden im November 2021 die Mauer freistellen musste, um sie auf das Vorhandensein weiterer Schäden überprüfen zu können. Da die Standsicherheit nicht mehr gegeben ist, muss die Mauer zurückgebaut werden. Sie wird durch eine Böschung ersetzt, die in die Biotopgestaltung einbezogen wird. Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon nicht berührt.

#### zu 1.2.: Der Anregung wird entsprochen.

Der Umweltbericht wurde ergänzt, die Karte ist auf Seite 51 abgedruckt (Abb. 21: Lage der Reptilienbretter).

#### zu 1.3.: Der Anregung wird entsprochen.

Die artenschutzrechtlichen Hinweise im Bebauungsplan werden ergänzt. Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon nicht berührt.

#### zu 1.4.: Der Anregung wird entsprochen.

Der Umweltbericht zum Entwurf des Bebauungsplanes führt auf Seite 51 aus, dass Haselmäuse in der Gehölzstruktur längs der Sudetenstraße vermutet wurden:

„Hier wurden im Bereich der Holzhütten 6 Haselmaustubs angebracht und regelmäßig auf Hinweise kontrolliert. Anfang November (2020) wurden potentielle geeignete Habitatstrukturen auf Leernester untersucht. Da aber im Herbst (2020) verschiedene Holzhütten in den Gehölzstrukturen von den Eigentümern rückgebaut und Brennholzvorräte entfernt worden waren, ist die Nachuntersuchung nicht aussagekräftig.“

Der Umweltbericht geht auf die Säuberungsmaßnahmen nicht näher ein. Die Stadt Linden als Grundstückseigentümerin hat sie jedenfalls nicht veranlasst.

Die Haselmaus wurde bei keiner der beiden unabhängig voneinander angewendeten Nachweismethoden gefunden. Erst im Herbst 20221 gelang ein Nachweis. Es soll eine Umsiedlung an den Waldrand nördlich der „Sandgrube Steinmüller“ durchgeführt werden. Dazu werden das Plangebiet und angrenzende Bereiche ab Ende März 2022 mit 30 Haselmausnistkästen zum Fang der Haselmäuse ausgestattet. Die Nisthilfen werden zwischen April und November an 14 Terminen (zwei pro Monat) auf Besatz kontrolliert. Besiedelte Kästen werden verschlossen und auf direktem Weg in den Ersatzlebensraum transportiert. Zusätzlich zu jedem besetzten Kasten („Umsiedlungsversteck“) werden drei weitere Verstecke im unmittelbaren Umfeld ausgebracht.

### 3. Baum- und Gehölzschutz

3.1 Wir begrüßen sehr, dass die Bäume zum Erhalt festgesetzt wurden sind, bitten aber darum einen Hinweis in der Plankarte des Bebauungsplans aufzunehmen, dass die Bäume während der Bauphase wirksam gegen Beschädigungen geschützt werden (Baumschutzmaßnahme nach DIN Nr. 18920).

3.2 Weiterhin sollten vorhandene Habitatbäume in einer separaten (Maßnahmen-)Karte im Umweltbericht kenntlich gemacht werden.

### 4. Landschaftsbild

4. Ein fast 300 m langes und 4-5 geschossiges Gebäude in bisher eher ländlicher Umgebung hat voraussichtlich eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild zur Folge, welche im Umweltbericht mit Grünordnungsplan in Bezug auf die konkrete Eingriffswirkung aus östlicher Blickrichtung (freie Landschaft mit Blick auf den bisherigen Ortsrand bzw. künftig großvolumige Neubebauung) nicht nachvollziehbar erhoben und bewertet wird.

Die bisherige (Eingriffs-)Bewertung wird dem besonderen Eingriff in das Landschaftsbild nicht gerecht. Das Orts- und Erscheinungsbild am bisher oberhalb der Bahnlinie noch gut eingegrünten Ortsrand wird durch die Planung nachhaltig mit einer stadttypischen Großbebauung überprägt.

Die außergewöhnliche Dimension des Gebäudes bedingt nach unserer Auffassung ein Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Landschaftsbild. In der Bilanz sollte ein Korrekturabschlag je qm Gebäudefläche bzw. überbaubarer Fläche im Allgemeinen Wohngebiet und Gewerbegebiet angesetzt werden.

#### Vernetzung/Zerschneidung

Ebenfalls sollte in der Bilanz ein Korrekturabschlag im Hinblick auf Vernetzung bzw. Zerschneidung derselben angesetzt werden, da die geplante Bebauung den bisherigen Biotopverbund entlang der Bahnlinie erheblich einengt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Sabrina Rest

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

#### zu 1.5.: Den Bedenken wird abgeholfen.

Vor Beginn der Baufeldfreistellung wird eine Überprüfung vorgenommen. Die Ergebnisse und die hieraus ggf. abzuleitenden Maßnahmen werden mit der UNB abgestimmt. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon nicht berührt.

#### zu 1.6.: Der Anregung wird entsprochen.

Die Anpflanzung von fruchtenden Sträuchern und die Anlage von Blühstreifen (CEF-Maßnahmen 2a und 3) erfolgt auf der Böschung zwischen Boule-Platz und Bahnanlagen, die Anlage einer artenreichen Ruderalvegetation (CEF-Maßnahme 2b) erfolgt über die gesamte Länge des räumlichen Geltungsbereiches entlang der Bahnanlagen. Die Details der Gestaltung werden mit der UNB auf Ebene der Baugenehmigung abgestimmt. Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon nicht berührt.

#### zu 2.: Den Anregungen wird wie folgt entsprochen:

Es werden drei parallel verlaufende Biotopstrukturen entwickelt:

1) Die Gehölzstruktur entlang der Sudetenstraße bleibt erhalten. Im Bereich der Zuwegungen zu den Hauseingängen werden Querungsmöglichkeiten geschaffen, um auch für bodenlebende Tierarten Barrieren zu vermeiden.

2) Die Dachflächen der Mehrfamilienhäuser und ihrer Verbindungselemente werden begrünt, wobei die Attraktivität für Fluginsekten wie Bienen und Schmetterlinge u.a. durch eine variable Substratdicke und das Einbringen von Sandlinsen gezielt gefördert wird. Der vermeintliche Widerspruch zu der Nutzung der Dachflächen für die Gewinnung von Solarenergie wird durch eine differenzierte und abgestimmte Gestaltung aufgelöst.

3) Die Gestaltung der Flächen zwischen der geplanten Wohnbebauung und der bahnseitigen Grenze des räumlichen Geltungsbereiches wurde bereits unter Ziffer 1.1. angesprochen.

Die Umsetzungen des „3-Zonen-Konzeptes“ wird beispielhaft zeigen, wie die Biodiversität auch im städtischen Innenbereich gefördert werden kann. Die Konkretisierung wird zeichnerisch dargestellt, mit der UNB abgestimmt und Teil des Bauantrages.

#### zu 3.1.: Der Anregung wird entsprochen.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon allerdings nicht berührt.

### **zu 3.2.: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.**

Als Habitatbäume werden solche Bäume bezeichnet, die Rückzugsmöglichkeiten und Lebensräume für auf Kleinstbiotope angewiesene Tierarten bieten. Es handelt sich häufig um sehr alte Bäume mit Höhlen, Rissen, Faulstellen, Pilzkonsolen und zersetzten Holzstrukturen wie z.B. Huteeichen.

Der Baumbestand im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist hingegen vergleichsweise jung und zeichnet sich vor allem durch sein Lebensraumpotential aus. Eine über die Bestandskarte zum Umweltbericht, in der die Bäume im Einzelnen mit Angabe des Stammdurchmesser eingetragen und tabellarisch aufgelistet sind, hinausgehende Darstellung ist nicht erforderlich.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon im Übrigen nicht berührt.

### **zu 4.: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.**

Im Flächennutzungsplan ist lt. § 5 Abs. 1 BauGB für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen. Diesem Auftrag folgend stellt der Flächennutzungsplan nur die Art der baulichen Nutzung - Wohnbaufläche und gewerbliche Baufläche - dar. Er trifft aber keine Aussagen zum Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und den überbaubaren Grundstücksflächen. Solche wären aber Voraussetzung für eine differenzierten Abwägung der unter Ziffer 4 vorgetragenen Anregungen. Folglich betreffen sie nur die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und werden in die Abwägung zum Bebauungsplan „Am Bahnhof“ eingestellt.

Feldmann Architekten GmbH  
Kerkrader Str. 3-5  
35394 Gießen




Aktenzeichen  
Bearbeiter/in Dr. Katharina Benak  
Durchwahl (0611) 6906-187  
Fax (0611) 6906-140  
E-Mail Katharina.Benak@lfd-hessen.de  
Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht  
Datum 26. August 2021

**Linden-Großen-Linden, Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung  
des Bebauungsplans Nr. 68 „Am Bahnhof“, Beteiligung TöB gem. §4 Abs. 2  
BauGB**

Sehr geehrte Frau Hänsel,  
sehr geehrte Damen und Herren,

1. das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Großen-Linden, der als Kulturdenkmal nach §2 Abs. 1 Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG) nachrichtlich in das Denkmalverzeichnis des Landes Hessen eingetragen ist. Wir bitten daher um den textlichen Hinweis zum Denkmalstatus und nachrichtliche Übernahme gemäß Planzeichenverordnung.
2. Zudem weisen wir darauf hin, dass bauliche Maßnahmen in der Umgebung eines Kulturdenkmals, wenn sie sich auf den Bestand oder das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals auswirken können, nach §18.2 HDSchG der Genehmigung durch die Denkmalschutzbehörde bedürfen.
3. Zu den Belangen der Bodendenkmalpflege bleibt der Abteilung Archäologie (Hessenarchäologie) in unserem Haus eine gesonderte Stellungnahme vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Dr. Katharina Benak  
Stellv. Abteilungsleitung

Landesamt für Denkmalpflege, Bau- und Kunstdenkmalpflege (26.08.2021)

**Beschlussempfehlungen**

**zu 1.: Der Anregung wird entsprochen.**

Das ehem. Bahnhofsgebäude wird im Bebauungsplan „Am Bahnhof“ als Kulturdenkmal gekennzeichnet, auch wenn es sich außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches befindet und bei einem Abstand von rd. 50 m zwischen dem Gebäude und der geplanten Bebauung nicht mit einer abwägungsbeachtlichen Beeinträchtigung seiner Erlebbarkeit zu rechnen ist. Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird hiervon nicht berührt.

**zu 2.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Ein weiterführender Handlungsbedarf besteht für den vorliegenden Abwägungsprozess nicht, die er die Ebene der Baugenehmigungsverfahren betrifft, im Rahmen derer von der Bauaufsicht auch die zuständigen Denkmalschutzbehörden beteiligt werden.

**zu 3.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**



Regierungspräsidium Gießen • Postfach 10 08 51 • 35338 Gießen

Feldmann Architekten  
Kerkrader Straße 3-5

35394 Gießen

Geschäftszeichen: RPGI-31-61a0100/12-2013/3  
Dokument Nr.: 2021/1314571  
Bearbeiter/in: Karin Wagner  
Telefon: +49 641 303-2353  
Telefax: +49 641 303-2197  
E-Mail: Karin.Wagner@rpgi.hessen.de  
Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom:  
Datum: 27. Oktober 2021

**Bauleitplanung der Stadt Linden; ;  
hier: Flächennutzungsplanänderung für den Bereich „Am Bahnhof“  
im Stadtteil Großen-Linden**

**Stellungnahme im Verfahren nach § 4 (2) BauGB**

**Ihr Schreiben vom 02.08.2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus Sicht der von mir zu vertretenden Belange nehme ich zur o.g. Bauleitplanung wie folgt Stellung:

**Obere Landesplanungsbehörde  
(Bearbeiterin: Frau Bernhardt, Dez. 31, Tel.: 0641/303-2428)**

1. Mit dem Planvorhaben sollen auf einer innerörtlichen, rd. 2,1 ha großen Fläche entlang der Schienenstrecke der Main-Weser-Bahn eine kleinere Gewerbefläche sowie Wohnbauflächen ausgewiesen und damit der Bau von Mehrfamilienhäusern vorbereitet werden. Im gültigen Regionalplan Mittelhessen 2010 (RPM 2010) ist der geplante Geltungsbereich als *Vorranggebiet (VRG) Siedlung Bestand* sowie im Bereich der Bahnanlagen als *Fernverkehrsstrecke Bestand* dargestellt.

Ich verweise zunächst auf meine Stellungnahme vom 06.05.2020, wonach im weiteren Verfahren insbesondere darzulegen ist, dass durch das Vorhaben die Option für den Bau eines 3. und 4. Gleises der Main-Weser-Bahn nicht beeinträchtigt bzw. verhindert wird (vgl. Ziele 7.1.1-1 bis 7.1.1-3 RPM 2010).

Regierungspräsidium Gießen (27.10.2021)

### Beschlussempfehlungen

vgl. Seite 23 ff.

Weiterhin verweise ich auf meine ergänzende Stellungnahme vom 23.06.2020, basierend auf den zuvor nachgereichten Unterlagen (u.a. Querschnittsdarstellung unter Berücksichtigung weiterer Gleisanlagen), wonach das Vorhaben mit den Vorgaben des RPM 2010 vereinbart werden kann, wenn die darin dargestellten neuen Baugrenzen nicht weiter nach Osten verschoben werden.

Die nun vorgelegten Unterlagen enthalten u.a. eine Schallimmissionsprognose sowie daraus abgeleitet entsprechende Festsetzungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse (vgl. Grundsatz 5.2-6 RPM 2010).

Weiterhin wurden im aktuell vorgelegten Bebauungsplan-Entwurf die Baugrenzen nach Westen verschoben und damit der Abstand zu den bestehenden Gleisanlagen vergrößert. Damit bleibt die Option für mögliche Ausbaumaßnahmen der Main-Weser-Bahn erhalten.

Insgesamt kann das Vorhaben jetzt mit den Festlegungen des RPM 2010 vereinbart werden.

**Grundwasserschutz, Wasserversorgung**  
(Bearbeiterin: Frau Zalzadeh, Dez. 41.1, Tel.: 0641/303-4147)

2. Gegen das geplante Vorhaben bestehen aus Sicht der von mir zu vertretenden Belange keine Bedenken. Das Plangebiet befindet sich außerhalb eines amtlich festgesetzten Wasserschutzgebietes.

**Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz**  
(Bearbeiter: Herr Deuster, Dez. 41.2, Tel.: 0641/303-4169)

3. Gewässer, deren Gewässerrandstreifen sowie amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete werden durch das o.g. Vorhaben nicht berührt. Somit bestehen aus meiner Sicht für die zu vertretenden Belange keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Ich weise auf das Thema „Starkregen“ hin:

4. Das Land Hessen hat mit dem Projekt „KLIMPRAX – Starkregen und Katastrophenschutz für Kommunen“ ein dreistufiges Informationssystem für Kommunen bereitgestellt. Alle Information dazu sind auf den Internetseiten des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) unter folgendem Link einsehbar: <https://www.hlnug.de/themen/klimawandel-und-anpassung/projekte/klimprax-projekte/klimprax-starkregen>

Die **Starkregen-Hinweiskarte** [https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/klima/klimprax/starkregen/Starkregen-Hinweiskarte\\_Hessen.pdf](https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/klima/klimprax/starkregen/Starkregen-Hinweiskarte_Hessen.pdf) wird in der ersten Stufe zur Identifizierung von besonders durch Starkregen gefährdeten Kommunen online als PDF oder zur Einbindung in GIS bereitgestellt. Die Karte beinhaltet den Starkregen-Index und den Vulnerabilitäts-Index für jede 1\*1km Kachel.

In der zweiten Stufe können basierend auf dieser Ersteinschätzung kommunale **Fließpfadkarten** ermittelt werden. Dafür kann die interessierte Kommune eine Anfrage an das Fachzentrum Klimawandel und Anpassung richten ([starkregen@hlnug.hessen.de](mailto:starkregen@hlnug.hessen.de)).

zu 1.: Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

In Fällen, in denen die Fließpfadkarte zur lokalen Gefährdungsbeurteilung nicht ausreicht (z.B. städtische Gebiete, sehr flache Gebiete ohne klare Fließwege), kann eine Starkregen-Gefahrenkarte bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden. **Starkregen-Gefahrenkarten** sind für Planungen in kritischen Gebieten sowie für mittlere und große Kommunen erforderlich. Diese Karten werden durch Ingenieurbüros auf der Basis von detaillierten hydraulischen Simulationen erstellt.

**Kommunales Abwasser, Gewässergüte**  
(Bearbeiter: Herr Hering, Dez. 41.2, Tel.: 0641/303-4217)

5. Aus Sicht der von mir vertretenen Belange bestehen gegen die Flächennutzungsplanänderung keine Bedenken.

**Industrielles Abwasser, wassergefährdende Stoffe, Grundwasser-schadensfälle, Altlasten, Bodenschutz**

**Nachsorgender Bodenschutz**  
(Bearbeiter: Herr Frensch, Dez. 41.4, Tel.: 0641/303-4274)

Zitat aus der aktuellen BP-Begründung:

6. **10 Altablagerungen und Altlasten**  
Das in den Jahren von 1843 bis 1976 abgebaute Manganerz wurde mit einer Feldbahn zu der Verladestelle nördlich des damaligen Bahnhofsgebäudes gebracht. Neben dem ehem. Bürogebäude des Wiegemeisters und dem Kohlebunker der Feldbahn (unter der Terrasse am Bouleplatz) zeugt noch die Terrassierung des Baugrundes für die Mehrfamilienhäuser des Allgemeinen Wohngebietes von der früheren Nutzung. Die vormalige gewerbliche Nutzung war Anlass, eine **Historische Nutzungsrecherche** durchzuführen. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass relevante anthropogene Belastungen der Kompartimente Boden, Bodenluft und Grundwasser nicht anzunehmen sind und sich eine akute Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch, Boden-Grundwasser oder Boden-Nutzpflanze aus der derzeitigen Datenlage nicht ableiten lässt. Aufgrund der im Rahmen dieser Recherche erarbeiteten Daten ergeben sich aus gutachterlicher Sicht für das Gelände aktuell keine Nutzungseinschränkungen. Es besteht kein akuter Handlungsbedarf. Empfohlen wird nur, im **Bereich des ehemaligen Tanklagers** durch das Abteufen von drei Rammkernsondierungen nach vorherigen Kampfmittelfreimessung der Bohransatzpunkte orientierende Untersuchungen durchzuführen. Deren Ziel ist es, Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen aus dem Betrieb des Tanklagers zu erfassen bzw. auszuschließen. Sollte Belastungen festgestellt werden, erfolgt deren Sanierung im Zuge der Baufeldfreimachung.

Zitat aus dem aktuellen BP-Umweltbericht

**2.3.1. Schutzgut Boden**  
**2.3.1.4 Bewertung**

Das Areal war Teil einer technischen Anlage, die dazu diente, gewonnenes Erz aus der Umgebung auf Eisenbahnwaggons zu schütten. Traditionelle wurden die Bereiche, in denen Schienen ausgelegt wurden intensiv mit **Herbiziden** behandelt, um einen Neuaufwuchs von Pflanzen zu verhindern. Zusätzlich **drang PAK** aus der Imprägnierung der Eisenbahnschwellen **regelmäßig in den Boden**.

**Altlastenfachliche Bewertung:**

Ich stimme dem gutachterlichen Vorschlag aus der vorliegenden Historischen Recherche zu, wonach die **Verdachtsfläche „ehem. Dieseltanklager“** mittels 3-4 Rammkernsondierungen und Analytik auf die **Feldparameter, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) sowie „ergänzend“ auf aliphatische Kohlenwasserstoffe** untersucht werden soll,

**zu 4.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Nach der „Starkregen-Hinweiskarte“ ist von einem Starkregen-Index „Mittel“ auszugehen. Eine erhöhte Gefährdung (Starkregen-Index „Erhöht“) liegt nördlich vor. Es dürfte sich hierbei um das Lückenbachtal handeln. Da die „Starkregen-Hinweiskarte“ mit ihrem 1x1 km-Raster vergleichsweise grobkörnig ist, stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit einer Fließpfadkarte. Fließpfadkarten können in einer Auflösung von 1x1 m eine erste Übersicht der potenziellen Fließpfade, die das Regenwasser bei einem Starkregenereignis nehmen würde, geben. Nach den Ausführungen auf der Homepage des HLNUG werden hierbei Hangneigungen in unterschiedlichen Abstufungen, Landnutzungen und Gebäudeinformationen berücksichtigt. Die Fließpfade werden mit einem Puffer von 20 m dargestellt, um die Gefährdung von Gebäuden oder anderer Infrastruktur besser sichtbar zu machen.

Eine Fließpfadkarte ist für den vorliegenden Abwägungsprozess nicht erforderlich, da aufgrund der Lage des räumlichen Geltungsbereiches über dem Lückenbachtal, den Maßnahmen zur Rückhaltung des Niederschlagswassers wie z.B. der Dachbegrünung und den Schotterflächen entlang der Bahnanlagen innerhalb und im Anschluss an den räumlichen Geltungsbereich auch bei Starkregenereignissen kein Gefährdungspotential für die angrenzende Bebauung insbesondere auch westlich entlang der Sudetenstraße, gegeben ist.

**zu 5.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

um eine mögliche Nutzungsgefährdung oder Grundwassergefährdung ausschließen zu können.

Die Ergebnisse sind mir zur Prüfung vorzulegen.

Ich verweise auch auf die v. g. Möglichkeit, das es bei Erdaushubmaßnahmen im Bereich der rückgebauten / rückzubauenden Gleisanlagen zum Anfall von mit Herbiziden und PAK belasteten Bodenmaterial kommen kann, welches dann näher zu untersuchen bzw. abfallrechtlich zu entsorgen ist.

In diesen Bereichen sollte der Boden – bei sensibler Nachnutzung und Nichtversiegelung – durch unbelasteten Boden ausgetauscht werden.

Hinweis:

7. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 und Nr. 7 BauGB sind bei der **Aufstellung von Bauleitplänen** die allgemeinen Anforderungen an **gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse** und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie die **Belange des Bodens** zu berücksichtigen. Bei der Aufstellung eines Bauleitplans darf das Problem von Bodenbelastungen nicht ausgeklammert werden. Bei der **Beurteilung von Belastungen des Bodens gilt das bauleitplanerische Vorsorgeprinzip** und nicht die Schwelle der Gefahrenabwehr des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG). **Der Träger der Bauleitplanung erzeugt mit der Ausweisung einer Fläche ein Vertrauen, dass die ausgewiesene Nutzung ohne Gefahr realisierbar ist. Geht die Stadt/Gemeinde Anhaltspunkten für Bodenbelastungen nicht nach, haben Eigentümer, Bauwillige und andere Betroffene ggf. Anspruch auf Schadensersatz.** Bei der Erarbeitung der Stellungnahme zur Bauleitplanung ist zu beachten, dass nach den einschlägigen baurechtlichen Vorschriften für eine Vielzahl von Vorhaben kein förmliches Baugenehmigungsverfahren erforderlich ist (vgl. §§ 62 ff. HBO). Die Bauaufsichtsbehörde ist dann auch nicht verpflichtet, die Bodenschutzbehörde in ihrem Verfahren zu beteiligen. Insofern ist es möglich, dass die Bodenschutzbehörde über bauliche Veränderungen auf Verdachtsflächen nur im Rahmen der Bauleitplanung Kenntnis erlangen und danach nicht mehr beteiligt wird.

**Vorsorgender Bodenschutz**

(Bearbeiterin: Frau M. Wagner, Dez. 41.4, Tel.: 0641/303-4277)

8. Der BodenViewer Hessen zeigt für das nördliche Plangebiet mittelmaßstäbig (1:25.000) die Bodenartenhauptgruppe Parabraunerden aus geringmächtigem Löss, die hier eine hohe nutzbare Feldkapazität aufweist.
- In dem mir vorliegenden Umweltbericht (UB) wird dargelegt, dass dem Grunde nach das gesamte Plangebiet als Teil einer technischen Anlage zur Erzgewinnung und teilweise durch den Bau des Bahndamms maßgeblich anthropogen überformt ist.
- Dass kein natürliches Bodengefüge mehr angetroffen werde, wird nicht durch z.B. Bohrstockproben belegt. Im Abwägungsergebnis zur frühzeitigen Beteiligung in dieser Planung wird (zu Punkt 8) argumentiert, dass die Abgrabungen zur Herstellung der Bahnanlage vor über 100 Jahren erfolgt seien. Demnach liegt eine gewisse Regenerationszeit vor. Der satten Begrünung (dem Luftbild zufolge) im Plangebiet müssten ebenfalls gewisse naturnahe Bodenfunktionen zugrunde liegen.
- Demnach fordere ich nach § 4 (1) i.V.m. § 10 BBodSchG die bodenkundliche Untersuchung des Plangebietes in Bezug auf das Vorliegen von natürlichen Bodenfunktionen und deren Bewertung. Dieses Gutachten ist mir zur Bewertung vorzulegen.**

Die Empfindlichkeit gegenüber Flächenverlust wird mit der Häufigkeit des vorkommenden Bodentyps in Verbindung gesetzt und dadurch abgewiegt

**zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Die Rammkernsondierungen werden rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt, das Ergebnis wird dem Dez. 41.4 vorgelegt. Grundsätzlich werden alle bodeneingreifenden Maßnahmen durch den Fachgutachter begleitet. Sollte sich hierbei zeigen, dass teilräumlich ein Bodenaustausch notwendig wird, wird dieser durchgeführt. Das Dez. 41.4 wird rechtzeitig vor deren Beginn über alle Maßnahmen informiert. Eine Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 BauGB ist nicht erforderlich, da keine „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ vorliegen.

**zu 7.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Es handelt sich um einen Mustertext ohne konkreten Bezug zu der vorliegenden Bauleitplanung. Die Stadt Linden jedenfalls klammert weder „Am Bahnhof“ noch bei ihrer sonstigen Bauleitplanung mögliche Bodenbelastungen aus.

(UB S. 30). Der Bodentyp jedoch spielt für den FLÄCHENverlust keine Rolle. Eine BodenFLÄCHE ist nach Bebauung grundsätzlich unwiederbringlich verloren, unabhängig vom Bodentyp.

Demnach gehen durch Versiegelung grundsätzliche Eigenschaften, die ein jeder Bodentyp in unterschiedlicher Ausprägung inne hat verloren, wie Infiltrationsfähigkeit und Wasserspeichervermögen, was sich wiederum negativ auf die Grundwasserneubildung und die Verdunstungskühlung auswirkt, um nur ein Beispiel zu nennen. Dies hat besondere Erheblichkeit, wenn man berücksichtigt, dass nach Angaben des Umweltberichtes (Kapitel 2.3.3.2) das Plangebiet aufgrund der Topographie und bereits vorhandener Bebauung sowieso schon über keine Kalt- und Frischluftzufuhr von außen verfügt.

Eine abschließende Stellungnahme kann erst nach Vorlage der des geforderten Bodengutachtens erfolgen.

**Kommunale Abfallwirtschaft, Abfallentsorgungsanlagen**  
(Bearbeiterin: Frau Goy, Dez. 42.2, Tel.: 0641/303-4368)

9. Nach meiner Aktenlage sind im Plangebiet keine Abfallentsorgungsanlagen / Deponien im Sinne von § 35 Abs. 1, 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG - betroffen.

Meine Anmerkungen zur Bauleitplanung wurden berücksichtigt. Insofern ergeben sich an dieser Stelle keine weiteren Forderungen. Aus abfallbehördlicher Sicht bestehen somit keine Bedenken gegen das bauleitplanerische Vorhaben.

10. Bei Bau-, Abriss- und Erdarbeiten im Plangebiet sind die Vorgaben im Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ (Baumerkblatt, Stand: 01.09.2018) der Regierungspräsidien in Hessen zu beachten ([www.rp-giessen.hessen.de](http://www.rp-giessen.hessen.de), Umwelt & Natur, Abfall, Bau- und Gewerbeabfall, Baustellenabfälle). Das Baumerkblatt enthält Informationen im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Abfalleinstufung, Beprobung, Trennung und Verwertung/Beseitigung von Bauabfällen (z. B. Bauschutt und Bodenaushubmaterial sowie gefährliche Bauabfälle, wie z. B. Asbestzementplatten).

Downloadlink:

[https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmueiv/baumerkblatt\\_2018-09-01.pdf](https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmueiv/baumerkblatt_2018-09-01.pdf)

**Immissionsschutz II**

(Bearbeiter: Herr Rupp, Dez. 43.2, Tel.: 0641/303-4374)

11. Auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung können immissionsschutzrechtliche Konflikte nicht ausgeschlossen werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden mögliche Konflikte durch die getroffenen Festsetzungen jedoch weitestgehend ausgeräumt.

**Bergaufsicht**

(Bearbeiterin: Frau Zapata, Dez. 44.1, Tel.: 0641/303-4533)

Bei Baumaßnahmen im Bereich der o. g. Bauleitplanung ist auf Spuren ehemaligen Bergbaus zu achten; ggf. sind entsprechende bauliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

**zu 8.: Der Anregung wird nicht entsprochen.**

Eine bodenkundliche Untersuchung ist nicht erforderlich, da der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes im BodenViewer nicht bewertet wird. Die bewerteten Flächen beginnen erst nördlich des Mittelweges (<https://bodenviewer.hessen.de>).

Die Flächen im räumlichen Geltungsbereich werden/wurden wie folgt genutzt (von Nord nach Süd):

- Ehem. Wiegehaus, bahnseitig Brachfläche (ehem. Feldbahnanlage)
- Bouleplatz (ehem. Betriebsfläche Erzverladung)
- Grünfläche (ehem. Betriebsfläche Erzverladung)
- Gehölzstreifen entlang der Sudetenstraße mit 2 kleineren Grabgärten (ehem. Kleingärten bis an die Abgrabung zu den Bahnbetriebsflächen)
- Abgrabungsfläche, im Herbst 2021 als Baustelleneinrichtung und Lagerflächen durch ein von einem Tochterunternehmen der Bahn AG beauftragtes Bauunternehmen genutzt (ehem. Ladestraße des Bahnhofes Großen-Linden)
- Bei der „satten Begrünung“ handelt es sich um die Folgen einer mehrjährigen Sukzession nach Aufgabe der vormaligen gewerblichen Nutzungen.

Nach Rücksprache mit der Bearbeiterin am 05.11.2021 wird seitens des Dez. 41.4 an der Anregung einer bodenkundlichen Untersuchung nicht festgehalten. Vereinbart wurde, dass im Rahmen der unter Ziffer 7 angesprochenen baubegleitenden Untersuchungen an den Stellen, die noch Rudimente gewachsenen Bodens aufweisen können, Bodenprofile erstellt und dem Dez. 41.4 zur Kenntnis gegeben werden.

**zu 9.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

**zu 10.: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.**

Ein weiterführender Handlungsbedarf besteht für die vorliegenden Abwägungsprozess nicht, da das Baumerkblatt ohnehin zu berücksichtigen ist und mit den Baumaßnahmen auch nur Unternehmen beauftragt werden, die das Baumerkblatt sowohl kennen als auch berücksichtigen.

**zu 11.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Der Geltungsbereich liegt im Gebiet von zwei erloschenen Bergwerksfeldern, in denen bergbauliche Untersuchungsarbeiten durchgeführt wurden. Die örtliche Lage dieser bergbaulichen Arbeiten ist hier nicht bekannt.

#### Landwirtschaft

(Bearbeiter: Herr Brenner, Dez. 51.1, Tel.: 0641/303-5126)

13. Bezüglich der o. g. Bauleitplanung werden aus Sicht der Belange Landwirtschaft und Vorsorgender (quantitativer) Bodenschutz weder Anregungen noch Hinweise vorgetragen.

#### Bauleitplanung

(Bearbeiterin: Frau Wagner, Dez. 31, Tel.: 0641/303-2353)

Aus planungsrechtlicher Sicht weise ich auf folgendes hin:

14. In der Stellungnahme vom 06.05.2020 hatte ich darauf hingewiesen, dass in der **Plankarte** zur besseren Zuordnung des Plangebietes der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung ggf. in einer Übersichtskarte (vgl. *Plankarte Bebauungsplan*) gekennzeichnet werden sollte. Nach dem vorgelegten Abwägungsergebnis sollte dieser Anregungen entsprochen werden. Eine diesbezügliche Überarbeitung bzw. Ergänzung der Plankarte ist jedoch nicht erfolgt.
- In der Plankarte wird in der Legende das in der „Darstellung alt“ verwendete Planzeichen für „Private Grünflächen – Zweckbestimmung: Kleingärten“ nicht erläutert.
15. In der Stellungnahme vom 06.05.2020 hatte ich auf die geänderten Anforderungen bzgl. des Beteiligungsverfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB (Offenlage) hingewiesen. Zur Dokumentation der Vorgehensweise im Zusammenhang mit der Durchführung der Offenlage nach § 3 Abs. 2 BauGB sollten in der Begründung entsprechende Ausführungen erfolgen.
16. Die Fachdezernate **Dez. 53.1** – Obere Forstbehörde – und **Dez. 53.1** – Obere Naturschutzbehörde – wurden von Ihnen im Verfahren nicht beteiligt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
Wagner

#### **zu 12.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Sie wurden zur Berücksichtigung im Vollzug des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“, dem eigentlichen Adressaten, bereits in der Begründung hierzu bemerkt.

#### **zu 13.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

#### **zu 14.: Der Anregung wird entsprochen.**

Die Karte zur Änderung des Flächennutzungsplanes wird entsprechend ergänzt. Es handelt sich um redaktionelle Ergänzungen, die kein erneutes Beteiligungsverfahren erfordern.

#### **zu 15.: Der Anregung wird entsprochen.**

Die Ausführungen in der Stellungnahme vom 06.05.2020 zum Vorentwurf der Änderung des Flächennutzungsplanes lauteten:

„Durch die BauGB-Novelle 2017 haben sich u.a. auch wesentliche Änderungen und somit weitere Anforderungen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB (Offenlage) ergeben:

1. Für den Regelfall bleibt es bei einer Auslegungsfrist von einem Monat; mindestens jedoch muss die Auslegungsfrist nun 30 Tage betragen. Dies ist bei der Berechnung der Frist für die Offenlage - insbesondere bei einem Fristbeginn im Februar sowie am 30./31. Januar- zu beachten.
2. Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes ist eine angemessen längere Auslegungsdauer zu wählen.

Nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2d BauGB ist es für die Rechtswirksamkeit des Bauleitplans unbeachtlich, wenn bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nicht für die Dauer einer angemessen längeren Frist ausgelegt worden ist und die Begründung für die Annahme des Nichtvorliegens eines wichtigen Grundes nachvollziehbar ist. Damit diese Planerhaltungsvorschrift ggf. zur Anwendung kommen kann, sollten die Gemeinden generell festhalten, ob und aus welchen Gründen aus ihrer Sicht kein wichtiger Grund vorliegt, der eine Verlängerung der Auslegung erfordert.“

Handelt es sich um einen Bauleitplan mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad, sollte somit die Gemeinde von vornherein die Auslegung um ein bis zwei Wochen verlängern.

Das kann bei Überplanung des Bestandes oder bei der Erforderlichkeit mehrerer Fachgutachten oder bei Auslegung während der Ferienzeit der Fall sein.

Besteht besonderer Zeitdruck, so dass die Auslegung nicht vorsorglich verlängert werden kann, sollte die Gemeinde die Gründe darlegen. Eine nachvollziehbare Begründung hat nach § 214 Abs. 1 Nr. 2 d BauGB zur Folge, dass die Gerichte den Fehler als unbeachtlich ansehen.

Eine solche Begründung ist vorliegend nicht erforderlich, denn der Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplanes lag nach § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit von Montag, dem 30.08.2021 bis einschl. Freitag, dem 29.10.2021 zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. 9 Wochen werden auch für die Bauleitplanung „Am Bahnhof“ für ausreichend erachtet. Die Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes wird entsprechend ergänzt.

**zu 16.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

**Vorbemerkung zu den Seite 30 ff.:**

Die Stellungnahmen der HGON, der NABU Gruppe Linden, der Klimainitiative Linden und der sonstigen Öffentlichkeit beziehen sich nach dem jeweils genannten Betreff auf die Änderung des Flächennutzungsplanes und/oder den Bebauungsplan „Am Bahnhof“. Inhaltlich wird i.d.R. aber beide Ebenen angesprochen und nicht nach den unterschiedlichen Aufgabenbereichen differenziert.

Die Abwägung nimmt auf aufgrund der höheren Konkretisierungsgrades Bezug auf die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Sinngemäß gelten die Ausführungen aber auch für die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung, d.h. die Änderung des Flächennutzungsplanes. Sie werden daher nicht gekürzt bzw. auf die für die vorbereitende Bauleitplanung relevanten Inhalte zusammengestrichen.

Für das Verständnis ist nur auf einen Aspekt hinzuweisen: Die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft können nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB eine eigenständige Flächenwidmung darstellen und als überlagernde Festsetzung vergleichbar den Festsetzungen zum Anpflanzen und zum Erhalt von Bepflanzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB Eingang in den normativen Teil eines Bebauungsplanes finden. Vorliegend findet Alternative 2 Anwendung: Die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft überlagern die nichtüberbaubaren Grundstücksflächen des Allgemeinen Wohngebietes und des Gewerbegebietes. Sie sind daher in der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft nach § 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB dargestellt.

Soweit in den folgenden Ausführungen grammatikalisch nur das generische Maskulinum verwendet wird, steht dieser als Sammelbegriff für das männliche, das weibliche und das dritte Geschlecht.



Anerkannter Naturschutzverband nach Bundesnaturschutzgesetz  
HGON, xxx

An die  
Stadt Linden  
Konrad-Adenauer-Straße 25  
35440 Linden

Stellungnahme zum Bebauungsplan Nummer 68 „Am Bahnhof“ und Änderung des  
Flächennutzungsplanes in der Stadt Linden, Stadtteil Großen Linden

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum oben genannten  
Bebauungsplan abzugeben.

1. Nach den uns derzeit vorliegenden Unterlagen müssen wir dieses Bauvorhaben vollständig ablehnen, da seine Auswirkungen völlig unzureichend untersucht worden sind.
2. Es findet sich in den bereitgestellten Unterlagen ein Umweltbericht, der offensichtlich von der Landschaftsplanung KPS UG aus Buseck erstellt wurde. Innerhalb dieses Planes sollen sich Aussagen zum Grünordnungsplan und eine Artenschutzprüfung befinden.

Es wird aber leider nicht erläutert, wer diesen Text erstellt hat und erst recht nicht, wer die Erfassungen im Gelände durchgeführt hat. Denn es ist ganz offensichtlich, dass die faunistischen Erfassungen bei Weitem nicht ausreichen sind, um die möglichen Auswirkungen insbesondere auf streng geschützte Tierarten ausreichend beurteilen zu können.

Dies möchten wir anhand einiger Beispiele erläutern.

3. Auf Seite 49 wird bei dem methodischen Vorgehen eine Abbildung geliefert, in der zahlreiche Erfassungen für August, September und Oktober eingetragen sind. Tatsächlich erfolgten aber nur Erfassungen bis zum 10. Juli. Damit sind zahlreiche wichtige Artengruppen nicht ausreichend erfasst worden, so müssen z.B. die besonders geschützten Heuschrecken- wie auch Tagfalterarten sowie Fledermäuse und Haselmäuse bis in den Spätsommer und Herbst erfasst werden.

Datum  
20.10.2021

Aktenzeichen  
11/2021/MK

Absender  
Matthias Korn  
Rehweide 13  
35440 Linden  
☎ 06403-9690250  
✉ info@bff-linden.de

Vorsitzender  
Dr. Tobias Erik Reiners  
Stellv. Vorsitzende  
Rudolf Fippil  
Natascha Schütze  
Dr. Ralf Sauerbrei  
Ehrenvorsitzender  
Prof. H.-P. Goerlich

HGON-  
Landesgeschäftsstelle  
Lindenstr. 5  
61209 Echzell  
☎ 06008-1803  
☎ 06008-7578  
✉ info@hgon.de

Bankverbindungen  
Sparkasse Oberhessen  
>Spendenkonto<  
IBAN:  
DE07 5185 0079 0085 0026 94  
BIC: HELADEF1FRI

Sparkasse Oberhessen  
>Beitragskonto<  
IBAN:  
DE68 5185 0079 0085 0045 06  
BIC: HELADEF1FRI

Spenden sind steuerlich  
abzugsfähig!

HGON (20.10.2021)

## Beschlussempfehlungen

### zu 1.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Die Notwendigkeit der Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des Artenschutzes im Rahmen der Abwägung ist unbestritten. Allerdings ist hier auf das der Planungshierarchie immanente Abschichtungsprinzip hinzuweisen, demgemäß ein Bebauungsplan dafür Sorge zu tragen hat, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Tierarten zerstört werden, während die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote erst auf der Ebene der Baugenehmigungsverfahren unmittelbare Bedeutung erlangen. Damit sind aber auch die an die Bestandsaufnahme im Rahmen der Bauleitplanung zu stellenden Anforderungen geringer als in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Die durchgeführten Erhebungen zeigen, und dies wird auch in der Stellungnahme nicht bestritten, dass die Belange des Artenschutzes dem Vollzug des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ nicht grundsätzlich entgegenstehen. Ergänzende Bestandsaufnahmen sind ohnehin nicht mehr möglich, da im Oktober/November 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 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.

Mit E-Mail vom 02.11.2021 teilt die UNB mit, dass sie davon ausgeht, dass Erhebungen im geschotterten Bereich auch im kommenden Jahr nur von geringer Aussagekraft sein werden. Vereinbart wurde eine Worst-Case-Betrachtung, in die neben der Blaufügeligen Ödlandschrecke auch Reptilien, Haselmaus und Fledermäuse aufgenommen wurden. 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 vorlaufende Herstellung und die Sicherung während der anschließenden Bauphase sind Gegenstand des Städtebaulichen Vertrages.



4. Erwähnt wird für den 10. Juli eine Nachkartierung des Feldhamsters. Entweder handelt es sich um einen Übertragungsfehler aus einem anderen Gutachten oder um einen Witz, da Hamster im Gebiet unmöglich auftreten können. Vielleicht war der Kartierer am 10.7. auch Hamster kartieren, dann aber offensichtlich nicht im Plangebiet unterwegs.  
  
Somit sind sämtliche Aussagen im faunistischen Teil für eine Beurteilung des Bebauungsplans ungenügend und unzureichend.
5. Es wird behauptet, dass die Vogelwelt nach den Vorgaben von Südbeck et.al (2005) untersucht wurde; tatsächlich gab es aber nur drei Exkursionen zur Erfassung der Brutvögel, was bei Weitem nicht ausreichend ist, um die Bestände vollständig zu ermitteln.
6. Fledermäuse wurden nur anhand von vier Detektorbegehungen erfasst. Ob der Kartierer überhaupt die Qualifikation für eine derartige Erfassung hat, kann nicht nachvollzogen werden. Fakt ist jedoch, dass aufgrund dieses viel zu geringen Erfassungsumfanges keine Aussagen dazu möglich sind, ob das Gebiet nicht möglicherweise Quartiere von Fledermäusen aufweist. Diese können an Gebäuden ebenso wie in Baumhöhlen vorkommen.
7. Reptilien wurden nur ab dem 20. Mai bis 10. Juli erfasst, hierbei fehlen der äußerst wichtige April sowie die Spätsommermonate. Außerdem ist die Erfassung mit nur sieben künstlichen Verstecken (im Text werden dann nur noch fünf erwähnt) bei der Bedeutung und Größe des Gebietes völlig unzureichend.
8. Bei der außerordentlich großen Zahl von sehr gut geeignetem Lebensraum für die Haselmaus ist die Erfassung mit nur fünf Tubes als völlig unzureichend anzusehen. Zudem ist es völlig unverständlich, wieso die Haselmaus nur in dem Flurstück 1155/6 erfasst wurde. Hier liegt ein eklatanter Erfassungsmangel vor, da der gesamte Planungsraum ein hervorragend geeigneter Lebensraum für die Haselmaus ist.
9. Bei den Schmetterlingen wird behauptet, dass Dauerbeobachtungsflächen eingerichtet wurden, was bei der geringen Anzahl von Exkursionen nicht stimmen kann: die Haupt-Flugzeit der meisten bei uns Vorkommen Tagfalterarten beginnt erst ab Mitte Juli.  
  
Da die Erfassungen offensichtlich nicht von einem Biologen und erst recht nicht von einem Fachmann für die einzelnen Artengruppen erfolgte, überrascht das vorgestellte Ergebnis nicht. Die Liste der Schmetterlinge ist ein Witz, bei den Heuschrecken wurden die auffälligsten und wichtigsten Arten, nämlich die blauflügelige Ödlandschrecke und die blauflügelige Sandschrecke, beide Arten sind besonders geschützt, überhaupt nicht erfasst. Dies ist fast ein Ding der Unmöglichkeit, da einem bei jedem Gang über das Gelände überall die aufliegenden Heuschrecken mit ihren blauen Flügeln sofort auffallen.
- 10.

#### zu 2.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Der Umweltbericht wurde von einem Diplom-Biologen erstellt, der seit vielen Jahren in der Landschaftsplanung auch im Landkreis Gießen aktiv ist. Die faunistischen Erhebungen wurden ebenfalls von einem Dipl.-Biologen durchgeführt.

#### zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Das Gelände wurde aufgrund eines Hinweises von der UNB am 02.09.2021 (gegen Mittag, bei Sonnenschein) erneut begangen. Hierbei wurde gezielt nach Heuschrecken gesucht. Das Vorkommen der Blauflügeligen Ödlandschrecke wurde bestätigt, ein Nachweis der Sandschrecke gelang nicht. Die Blauflügelige Ödlandschrecke wurde an zwei Stellen auf den Schotterflächen neben den Gleisanlagen nachgewiesen (nördlich des Bahnhofgebäudes und am nördlichen Rand der ehem. Güterverladung). Soweit die Schotterflächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ liegen, sind sie bereits zur Ausweisung als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorgesehen.

Ergänzende Erhebungen zu Haselmäusen wurden nicht durchgeführt, da die als potenzieller Lebensraum identifizierten „Hütten“ in dem Gehölzstreifen entlang und auf dem Niveau der Sudetenstraße tlw. bereits zurückgebaut worden waren. Die Haselmaus wurde aber nachträglich gefunden. Sie werden in den Waldrandbereich oberhalb der „Grube Steinmüller“ umgesiedelt.

Die innerhalb der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen der Schaffung von Habitaten für im Übrigen die genannten Arten.

#### zu 4.: Den Bedenken wird abgeholfen.

Hierbei handelt es sich um einen Übertragungsfehler. Der Umweltbericht wird korrigiert.

#### zu 5.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Beobachtungszeiträume haben sich an dem Kartiermethodenleitfaden von Hessen mobil orientiert, der aber für straßenrechtliche Eingriffsvorhaben, d.h. für die Ebene der Vorhabengenehmigung entwickelt wurde. Die Beobachtungszeiträume wurden zwar nicht exakt eingehalten. Der Untersuchungsumfang war von dem Verfasser des Umweltberichtes bereits 2018 mit der UNB abgestimmt worden, da zu diesem Zeitpunkt die ersten Untersuchungen zur Machbarkeit erfolgten. Weitere Begehungen wurden bereits in der 2. Jahreshälfte 2019 beauftragt. Die Erkenntnisse aus diesen Begehungen wurden in dem UB übernommen. Die Begehungen wurden mit dem Hinweis, dass immer alle Artengruppen erfasst wurden, in einer Tabelle zusammengestellt. Es handelt sich



Blaufügelige Ödlandschrecke im August 2021 am Bahnhof Linden (Aufnahme M. Korn)

11. Ebenso unzureichend ist das Ergebnis bei den Bilchen. Haselmäuse mit einem möglichen Vorkommen werden überhaupt nicht erwähnt, was bei dieser Erfassungsmethode auch nicht zu erwarten war. Tatsächlich liegen aktuelle Nachweise der Haselmaus aus dem Gebiet vor, da der NABU Linden eigene Tubes und Kästen im Gebiet ausgebracht hat und es dort zu Nachweisen kam.

Das Gleiche gilt bei den Reptilien, die zum falschen Zeitpunkt und mit viel zu geringem Aufwand und falscher Methode erfasst wurden. Dass es hier keine Nachweise gab, liegt ausschließlich an der offensichtlich unzureichenden Erfassung. Bei den nahegelegenen Bahnarbeiten am Bahndamm bei Linden Forst (Luftlinie 200 m) konnten Schlingnattern trotz ebenfalls ungenügender Erfassungstiefe trotzdem in größerer Zahl nachgewiesen werden. Und auch aus dem Raum Langgöns sind entlang der Bahnlinie Funde von Zauneidechse und Schlingnatter bekannt. Schon alleine bei der Betrachtung der Lebensräume innerhalb des Plangebietes es ist mehr als sehr wahrscheinlich, dass die Schlingnatter auch in diesem Bereich regelmäßig vorkommt.

Das Vorkommen weiterer streng geschützte Tierarten, die nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz nicht getötet oder gestört werden dürfen, ist aufgrund der schlechten Erfassung nicht auszuschließen.

Das Vorkommen der Haselmaus ist im Gebiet gesichert, das Vorkommen weiterer gefährdeter Vogelarten ebenso, dass Vorkommen von streng geschützten Reptilien muss als sicher angesehen werden.

um 11 Begehungen in den Monaten zwischen Februar und Juli. Dies wird für ausreichend erachtet, um den UB als Abwägungsgrundlage anerkennen zu können

#### zu 6.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Fledermäuse wurden von einem anerkannten Faunisten erfasst. An den beiden Gebäuden, dem Vereinsheim des Boule-Clubs und dem ehem. Wiegehaus, konnten keine Hinweise für ein Sommerquartier gefunden werden. Alle Hinweise aus den Erfassungen der Fledermäuse deuten darauf hin, dass die Bahntrasse im Bereich des Vorhabens als Transferwegen genutzt werden.

#### zu 7.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 2,09 ha. Das Areal, welches in erster Linie als Reptilienhabitat anzusprechen ist, umfasst eine Fläche von ca. 0,44 ha. Auf diesen 0,44 ha wurden 7 Reptilienbretter ausgelegt. Das entspricht einer ausreichenden Dichte von Reptilienbrettern von ca. 3,3 künstlichen Verstecken pro ha (kV/ha) bezogen auf die Gesamtfläche bzw. bezogen auf das Kerngebiet von 16 kV/ha. Dies ist ausreichend. (zur Methodik vgl. u.a. Hachtel et al Zeitschrift für Feldherpetologie, Supplement 15: S. 85-134 Nov. 2009).

Zusätzlich ist in Bezug auf Reptilien und Insektenarten zu berücksichtigen, dass das Gelände seit langem, zuletzt auch im Sommer und Herbst 2021 als Baueinrichtungsflächen oder Zwischenlagerflächen für Recyclingmaterial genutzt wurde und wird (Stand 11/2021). Dadurch wird die Erfassung von Artengruppen, die anschließend wieder von außen in das Vorhabengebiet einwandern, erschwert bis unmöglich gemacht.

#### zu 8: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

In den geeigneten Strukturen auf Flurstück 1155/6, es handelt sich hierbei um den Gehölzstreifen entlang der Sudetenstraße, wurden Haselmaustubes aufgehängt. Im Rahmen der Voruntersuchungen 2019 zu potenziellen Vorkommen relevanter Tierarten wurden bereits alle potenziell geeigneten Habitatstrukturen auf Leernester untersucht. Der in der Stellungnahme reklamierte Erfassungsmangel kann daher nicht nachvollzogen werden.

Erst im Herbst 20221 gelang ein Nachweis der Haselmaus. Es soll eine Umsiedlung an den Waldrand nördlich der „Sandgrube Steinmüller“ durchgeführt werden. Dazu werden das Plangebiet und angrenzende Bereiche ab Ende März 2022 mit 30 Haselmausnistkästen zum Fang der Haselmäuse ausgestattet. Die Nisthilfen werden zwischen April und November an 14 Terminen (zwei pro Monat) auf Besatz kontrolliert. Besiedelte Kästen werden verschlossen und auf direktem Weg in den Ersatzlebensraum transportiert. Zusätzlich zu jedem besetzten Kasten („Umsiedlungsversteck“) werden drei weitere



Ungeklärt ist das mögliche Vorkommen von Quartieren von Fledermäusen sowie das Vorkommen streng geschützter Schmetterlingsarten, wie zum Beispiel dem eventuell vorkommenden Nachtkerzenschwärmer oder Spanischen Fahne.

Der sogenannte Artenschutzbeitrag entspricht nicht den Vorgaben des Landes Hessen und ist aufgrund der völlig unzureichenden Erfassungen unvollständig. Die zuvor angekündigte Abarbeitung der Reptilien erfolgt nicht.

Das Fazit unserer Stellungnahme ist, hier soll eine Bebauung in einen lokal wenn nicht gar regional bedeutsamen Lebensraum erfolgen, ohne dass seine Auswirkungen auch nur im entferntesten ausreichend untersucht wurden.

Es müssen unbedingt im nächsten Jahr intensive faunistische Kartierungen durchgeführt werden, um die möglichen Auswirkungen des Bauvorhabens korrekt beurteilen zu können.

Daher gehen wir im Augenblick auch nicht auf die weiteren Planungen oder unzureichenden CEF Maßnahmen ein. Eine abschließende Stellungnahme über das Bauvorhaben kann erst nach der sachgemäßen Erfassung der gesamte Fauna abgegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Matthias Korn

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. Die Umsiedlung ist mit der UNB abgestimmt.

#### zu 9.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Um die wichtige Flugzeit im Sommer erfassen zu können wurden auch im Juli Begehungen durchgeführt. Da bei den Voruntersuchungen 2019 keine gefährdeten Tagfalter beobachtet wurden, konnte auf weitere Untersuchungen verzichtet werden.

#### zu 10.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Die Untersuchungen wurden von zwei Diplom-Biologen durchgeführt. Die Blauflügelige Ödlandschrecke wurde aufgrund eines Hinweises der UNB nachkartiert. Die bereits unter zu Ziffer 3 beschriebenen Maßnahmen dienen gerade auch der Neuschaffung und der Verbesserung der von Lebensräumen für die beiden genannte Heuschreckenarten.

#### zu 11.: Den Bedenken wird abgeholfen.

Der NABU Linden hat eine ausführliche Stellungnahme abgegeben, im Rahmen derer die Aussagen der HGON bestätigt werden. Neben den Haselmäusen wird auch das Vorkommen von Schlingnatter, weiteren Heuschrecken- und Schmetterlingsarten nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Denn bei den durchgeführten Erhebungen handelt es sich, trotz mehrerer Begehungen, letztlich nur um Momentaufnahmen.

Die Ermittlungspflicht in Bauleitplanverfahren beschränkt sich aber auf die Frage, ob die Umsetzung des Bebauungsplans zwangsläufig an artenschutzrechtlichen Hindernissen scheitern muss. Eine umfassende artenschutzrechtliche Prüfung ist für die Bauleitplanung nicht erforderlich. Die ist u.a. dadurch begründet, dass jeder Bauleitplan grundsätzlich nur eine Angebotsplanung darstellt, deren zeitlicher Vollzug sich auch über mehrere Jahre erstrecken kann. Eine Gemeinde hat die vom Vollzug voraussichtlich betroffenen Arten sowie Art und Umfang ihrer voraussichtlichen Betroffenheit unter Hinzuziehung naturschutzfachlichen Sachverständs überschlägig zu ermitteln und zu bewerten. Dieser Maßgabe wurde vorliegend Rechnung getragen.

Gegen die Verbote des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kann regelmäßig nur durch tatsächliche Handlungen verstoßen werden. Eine Erfüllung von Verbotstatbeständen kommt grundsätzlich nicht durch die lediglich den rechtlichen Rahmen für die spätere Vorhabenverwirklichung schaffende Bauleitplanung selbst, sondern erst durch die nachfolgende Realisierung konkreter (Bau-) Vorhaben in Umsetzung des Bebauungsplans in Betracht (VGH Bayern, Beschluss vom 31.08.2018, 9 NE 18.6). Um zu verhindern, dass bei der Baufeldfreimachung gegen das besondere Artenschutzrecht verstoßen wird, werden eine Worst-Case-Betrachtung angestellt und eine ökolo-

gische Baubegleitung vereinbart. Die erforderlichen CEF-Maßnahmen werden mit der UNB abgestimmt. Die Sicherung erfolgt über den Städtebaulichen Vertrag. Im Städtebaulichen Vertrag ebenfalls vereinbart die Ökologische Baubegleitung mit Begehungen und Umsiedlungen unmittelbar vor Baubeginn.



NABU - Gruppe Linden  
Vorsitzender  
Norbert Schneider  
Heinrich-Heine-Str. 4  
35440 Linden

NABU Linden – Heinrich-Heine-Str. 4 – 35440 Linden

An die  
Stadt Linden  
Konrad-Adenauer-Straße 25  
35440 Linden

24. Oktober 2021

**Stellungnahme**  
**Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden**  
**Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“ und Änderung des Flächennutzungsplans**  
**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

Ihr Schreiben vom 23.08.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu oben genanntem Belang.

1. Aus unserer Sicht als Vertreter des Naturschutzes äußern wir weiterhin grundsätzliche, negative Kritik an dem Vorhaben und wir lehnen dieses Projekt in der Form, auch nach Anpassungen im Anschluss an das erste Beteiligungsverfahren in 2020, vollständig ab.

Der geplante Bereich ist ein ökologisch wertvolles und reich strukturiertes Mosaik verschiedener Lebensräume mit Steilhängen, Ebenen, Ruderal- und Sukzessionsflächen, Wiesen, Kleingärten und altem Baumbestand. Dieser reichhaltige Bereich bietet vielen Tieren, darunter auch Arten mit höherem Schutzstatus, für sie wertvollen Lebensraum.

2. Das Planungsgebiet ist Teil eines den gesamten Bahnstreckenverlauf außerhalb und innerhalb von Linden begleitenden „Grünstreifens“. Dieser ist eine wesentliche und komplexe Leitlinie im Biotopverbund. Durch die geplante Bebauung (Hochbaumaßnahme gem. S. 23 der Begründung) würde diese Linie, trotz der benannten abmildernden Maßnahmen wie Dachbegrünung und partielle öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage auf der Westseite, auf langer Strecke und insbesondere durch den höheren Querbau mit Zufahrt zu den Garagen (vier Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss + ggf. technische Aufbauten bis 1,5m), unterbrochen. Dies würde eine massive Sperre für viele Arten bedeuten, die diese Leitlinie nutzen und dort leben. Unterstützt sehen wir uns in unserer Einschätzung durch eines der für das Projekt „Linden 2036“ definierten Ziele, das entlang der Bahnstrecke ein „grünes Band“ vorsieht. Die Bauplanung ist somit ein Widerspruch zu Zielen, die die Bürger Lindens formuliert haben.

NABU - Gruppe Linden (24.10.2021)

### Beschlussempfehlungen

#### **zu 1.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

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 vorwiegend Flächen, die z.T. mehr als 100 Jahren gewerblich genutzt wurden. Ihr vegetationskundlicher und faunistischer Wert ist Ergebnis der Sukzession, die erst nach Aufgabe der vormaligen Nutzung eingesetzt hat. Die betrifft auch die ehem. Gärten entlang der Sudetenstraße, von deren früherer Existenz heute nur noch zwei kleinere Grabgärten zeugen. 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 werden 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.

3. Vergleicht man Luftaufnahmen noch von 2016 mit großflächigem und inzwischen bereits dezimiertem Baumbestand, und der geplanten Veränderung des bahnbegleitenden Bereiches, wird ein eklatanter Wandel offenbar. Bedeutsamer Lebensraum würde mit der Bebauung nachhaltig vernichtet.
4. Die Nutzung der verbleibenden Grünfläche entlang der Sudetenstraße durch Anwohner wird sich dauerhaft störend auf die dort ggf. verbleibende Fauna auswirken, ebenso wie bspw. durch erhöhtes Verkehrsaufkommen.
5. Im aktuellen Landschaftsplan wird die überplante Fläche im Schutz- und Entwicklungskonzept als wertvolle Biotopfläche und schutzwürdiger Lebensraum beschrieben. Dies stimmt mit unserer Ansicht überein und widerspricht den Planungen des Bauvorhabens. Diese Planungsvorgaben wurden in der Bauleitplanung nicht berücksichtigt; wohl wegen des Widerspruches gegenüber der Bebauungsplanung.  
Übergeordnete Planungen sehen hier keine Bebauung vor, sie beschreiben an der Stelle vielmehr unversiegelte Lebensräume, und das sicherlich nicht ohne Grund.
6. An mehreren Stellen in den Planungsunterlagen wird ein weitgehender Erhalt des Gehölzstreifens entlang der Sudetenstraße benannt. Dies ist aus unserer Sicht keinesfalls zutreffend. Für die drei Zuwegungen und für das Gebäude in Ost-West-Richtung und auch das Hauptgebäude im Bereich der Einmündung der Ludwigstraßen, müssen teils mächtige Bäume fallen. Darüber hinaus ist noch die vollständige Entfernung der Robinien geplant, und die 3-4 Linden sollen auf eine maximale Höhe von 6- 8m zurückgestutzt werden.
7. Die, auf der Bebauungsplan-Karte mit „Erhalt von Bäumen“ dargestellten Bäume, sind wesentlich zahlreicher, als gemäß Baumbestandskarte vorhanden sind, und gemäß Planungen (V1 und V2 im Umweltbericht) erhalten bleiben sollen. Die Darstellung lässt das Ganze „grüner“ erscheinen als es geplant ist. Insbesondere in der „Bucht“ weicht der Pseudoerhalt deutlich von den in den anderen Unterlagen benannten Planungen zur Baumentnahme ab. In der „Bucht“ würden nur die wenigen Linden bleiben.
8. Die noch zum tatsächlichen Erhalt vorgesehenen wenigen Bäume/Gehölze sehen wir sowohl durch die Baumaßnahmen, Baugrubengröße, Lagerfläche v. Aushub u. Baumaterialien als auch durch die Bodenverfüllungen und die Nähe der Gebäude gefährdet. Das betrifft auch bestehende Gehölze, die auf den Zuwegungen erhalten bleiben sollen. Diese Gehölze sind unter Bedingungen gewachsen, die ihnen nach einer Bebauung und Geländeänderung nicht mehr zur Verfügung stehen.
9. Mindestens längerfristig werden die Gehölze und höhere Baumkronen ein Ärgernis für die Bewohner darstellen (Schatten/Verdunklung\*, Laub, Insekten etc.) und haben unserer Einschätzung nach, keine reale Chance auf Erhalt, auch wenn dies so im Bebauungsplan steht; zumal dieser bereits fehlerhaft in der Darstellung der zum Erhalt festgesetzten Bäume ist.  
\*[in Anlage 4 Außenkomfort wird betont, dass die Besonnungsdauer ein wichtiges Qualitätskriterium für einen Innenraum ist und zumindest keine Beschattung der Bestandsgebäude Sudetenstraße durch Neubauten besteht. Auf die Schattenwirkung von Bäumen auf die Innenräume wird im Umweltbericht nicht eingegangen und wäre als Fragestellung relevanter gewesen, um die langfristige Akzeptanz der Bäume durch die Anwohner zu thematisieren.]

## zu 2.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Neben dem weitgehenden Erhalt der Gehölzstruktur entlang der Sudetenstraße und der bereits im Entwurf des Bebauungsplanes ausgewiesenen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entlang der Bahnanlagen ist darauf hinzuweisen, dass die noch im Entwurf des Bebauungsplanes zwischen Bouleplatz und Bahnanlagen enthaltenen Stellplätze zugunsten einer Erweiterung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entfallen. Damit ist entlang der Bahnanlage ein durchgängiger Biotopverbund möglich.

Es muss aber offen bleiben, ob hier tatsächlich von einem Biotopverbund gesprochen werden kann, denn die Buswendeschleife am Ende der Bahnhofstraße, die Straße Am Boden und die Bahnüberführung im Zuge der L 3129 sowie der Indoor-Erlebnispark, das Umspannwerk und die südlich folgenden Gewerbeflächen unterbrechen den „Biotopverbund“ bereits auf eine Länge von 400-500 m.

Das Stadtentwicklungskonzept „Linden 2036“ schlägt neben der Qualifizierung von bestehenden und neuen Freiraumangeboten auch ein „Grünes Band“ vor, im Rahmen dessen sämtliche Freiraumangebote der Stadt miteinander vernetzt werden sollen: Das Grüne Band versteht sich dabei als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. Durch ein ausgebautes und attraktiv gestaltetes Wegenetz wird die Erschließung und Erreichbarkeit einzelner Freiräume erleichtert, die Verbindung zwischen Stadt und Landschaft ausgebaut, die außerhalb liegende Grube Fernie in das Freiraumsystem der Stadt eingebunden und die Nahmobilität gestärkt. Ziel der Maßnahmen ist es, die bestehenden Siedlungsstrukturen durch ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz, durchgrünte Straßenräume und ländliche Wege mit den Natur- und Erholungsräumen attraktiv zu verbinden (ISEK S. 90). Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ steht der Entwicklung des „Grünen Bandes“ nicht entgegen, da der die Sudetenstraße begleitende Grünstreifen erhalten und erlebbar bleibt.

## zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die heutige Grundstückseigentümerin hat das Gelände nach der Übernahme zwar von den vorgefundenen umfangreichen Bauschutzablagerungen befreit, an dem Gehölzbestand keine Veränderungen vorgenommen. Auf die Maßnahmen, die die Deutsche Bahn AG im Zusammenhang mit der Bahndammsanierung und Bahnsteigerneuerung vorgenommen hat, hatten weder die Stadt Linden noch die Grundstückseigentümerin Einfluss. Richtig ist, dass mit der geplanten Bebauung, dies betrifft aber jede Bebauung, Flächen nachhaltig versiegelt werden. Hierbei darf aber nicht verkannt werden, dass die zur Bebauung vorgesehenen Flächen bereits über Jahrzehnte gewerblich genutzt wurden und

entsprechend verdichtet sind. Wenn die unterschiedlichen Regenerationszeiten für Böden und Vegetation gegeneinander abgewogen werden, ist der Wiedernutzbarmachung von Flächen mit bereits gestörter Bodenstruktur nicht nur „Am Bahnhof“ der Vorzug zu geben.

#### **zu 4.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.**

Es ist unbestritten, dass sich die geplante Bebauung auf die Fauna auswirken wird. Allerdings darf auch nicht verkannt werden, dass von der Sudetenstraße auch aktuell schon Störwirkungen ausgehen und die Gehölzstruktur in ihrer Wertigkeit nicht mit z.B. einem Feldgehölz im Außenbereich verglichen werden kann. Welche Veränderungen tatsächlich stattfinden, wird das vorgesehene Monitoring zeigen.

#### **zu 5.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Der Landschaftsplan der Stadt Linden ist als Fachgutachten in den Abwägungsprozess zum Flächennutzungsplan 2003 eingeflossen. Seit der Novelle des Hessischen Naturschutzgesetzes 2006 sind Landschaftspläne keine eigenständigen Planwerke mehr, sondern Bestandteil der Flächennutzungspläne (§ 6 Abs. 2 HAGBNatSchG). Da der Flächennutzungsplan in Ermangelung eines städtebaulichen Erfordernisses seit 2003 nicht mehr fortgeschrieben wurde, liegt auch kein aktualisierter Landschaftsplan vor. Ein aktualisierter Landschaftsplan ist für die vorliegende Abwägung aber auch nicht erforderlich, da der Bebauungsplan ausreicht, um die städtebauliche Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Natur- und Artenschutz zu ordnen.

Der Flächennutzungsplan 2003 stellt die vormals gewidmeten Bahnanlagen als solche dar. Entlang der Sudetenstraße ist Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kleingärten dargestellt. Diese Darstellungen bilden die Grundlage für die Bauleitplanung „Am Bahnhof“.

Der Natureg-Viewer (<https://natureg.hessen.de>, Abruf 11.11.2021) beinhaltet weder Hinweise auf ein Schutzgebiet noch Hinweise auf gesetzlich geschützte Biotopkomplexe. Nur in dem Layer „Luftbildinterpretation Streuobst und Gehölze“ ist der nördliche Teil des räumlichen Geltungsbereiches als „Gehölz“ gekennzeichnet. Die Kennzeichnung umfasst große Teile der bahnbegleitenden Flächen zwischen dem Forst im Norden und der A45 im Süden.

Als Jahreszahl wird 2010 angegeben. Die Jahreszahl ist deshalb interessant, weil sie belegt, dass die aus der Sukzession nach Aufgabe der Gärten entstandene Gehölzstruktur noch vor 10 Jahren nicht als solche gewertet wurde.

Der gemeindlichen Bauleitplanung „übergeordnet“ ist der Regionalplan Mittelhessen. Die Obere Landesplanungsbehörde beim Regierungspräsidium Gießen als zuständige Behörde hat mit Schreiben vom 27.10.2021 mitgeteilt, dass das Vorhaben mit den „Festlegungen des RPM 2010 vereinbar ist.

**zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Weder werden „mächtige“ Bäume fallen, noch ist die Entfernung der Robinien geplant. Und ein Rückschnitt der Linden ist ebenfalls nicht vorgesehen. Die Informationen, deren Quelle hier nicht bekannt ist, sind unzutreffend.

**zu 7.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Der in der Stellungnahme unterstellte fehlende Übereinstimmung konnte bei der durchgeführten Überprüfung nicht verifiziert werden.

**zu 8.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Die Flächen, auf denen die zum Erhalt festgesetzten Gehölze stehen, werden vor Beginn der Baumaßnahmen bauliche gesichert und, soweit erforderlich, durch Bauzäune abgegrenzt, um zu verhindern, dass sie während der Bauphase beschädigt werden. Die Baumaßnahmen werden zudem durch einen Baumsachverständigen begleitet, um sicherzustellen, dass die in der Stellungnahme vermuteten Beschädigungen gerade nicht eintreten.

**zu 9.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Die Gehölze werden, wie dies derzeit schon geschieht und auch bei Stadtbäumen üblich ist, bei Bedarf Pflegeschnitte erhalten. Die Pflege der Sträucher und Bäume zwischen der Sudetenstraße und der geplanten Bebauung obliegt der Stadt Linden, da die Flächen in städtischem Eigentum verbleiben.

10. In der Begründung zu notwendigen Stellplätzen wird benannt, dass „falls die Flächen der überbaubaren Grundstücksfläche und innerhalb der hierfür ausgewiesenen Flächen nicht ausreichen, können sie auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden“. D. h. hier ist Tür und Tor geöffnet, den ohnehin dezimierten Grünstreifen noch weiter zu reduzieren. Dem kann keinesfalls zugestimmt werden.
11. Dann wird beschrieben, dass statt des auf dem bisherigen „Grünstreifen“ geplanten Gehweges von 1,5 m Breite sogar 2,5m empfohlen werden. Das würde den „Grünstreifen“ noch weiter reduzieren, so dass kaum noch „Grün“ erhalten bleibt.
12. Insgesamt erscheint auf dem Bebauungsplan mehr „grüne“ Darstellung als letztlich nach Umsetzung tatsächlich verbleiben würde.
- Einen weitgehenden Erhalt des Gehölzstreifens in den Planungsunterlagen zu benennen ist keinesfalls zutreffend und wird auch durch seine mehrfache Benennung in den Unterlagen nicht wahrer.
- Umweltbericht:
13. S. 37 Schutzgut Klima / Luft: die geringe bis sehr geringe Bedeutung sehen wir hier nicht. Vielmehr haben die lebenden Gehölze und das offene Gelände gegenüber einer großflächigen, hohen und auf langer Strecke geschlossenen Bebauung, eine wesentliche Klimafunktion und Einfluss auf die (Frisch)Luft.
14. S.46 Biotoptyp-Nr.: hier wird die Empfindlichkeit der auch als hochwertig eingestuften Gehölze gegenüber Standortveränderungen und Flächenverlust als hoch bzw. sehr hoch eingestuft. Das ist für uns nachvollziehbar, wird aber im Umweltbericht ansonsten nicht weiter betont.
15. S. 49 Fauna: Erstaunt nehmen wir zur Kenntnis, dass auf der Fläche nach standortuntypischen Feldhamstern Ausschau gehalten wurde.
16. S. 50 Fledermäuse wurden nur im Flug und mit einem Programm bestimmt. Auf Quartiere wurde der Bereich anscheinend nicht untersucht.
17. S. 51: Die Haselmaus ist unabhängig vom Gutachten aus Beobachtungen dort vorhanden. Ggf. waren die räumliche Begrenzung des Untersuchungsbereiches und die Nachweismethode nicht ausreichend geeignet, weshalb kein Nachweis gefunden wurde. Ein gutachterlicher Nachweis zum Vorkommen der geschützten Art, hätte schwerer wiegenden Einfluss auf die Planungen.
18. S. 52: Schlingnatter und Zauneidechse wurden nicht nachgewiesen. Der Gutachter vermutet als Gründe die Aufschotterungen seit 2019 und eine nicht abgeschlossenen Neubesiedlung des Untersuchungsraumes und spricht auf S. 54 auch von einem potenziell hochwertigen Standort für Reptilien. Ggf. war auch hier die gutachterliche Erfassung nicht optimal (zielführend möchten wir hier nicht schreiben, da die Ziele der Interessengruppen sicherlich differieren).
19. S. 55 Vier streng geschützte Fledermausarten sind im Bericht beschrieben. Es ist auch beschrieben, dass dieses Gebiet für sie Nahrungshabitat ist und sie das Gebiet als Transferroute nutzen. Allerdings ist dies jeweils mit dem Zusatz „nur“ versehen. Dieser abwertende Zusatz ist für uns nicht nachvollziehbar und akzeptierbar. Gerade die Transferroute verläuft dort, wo später das

#### zu 10.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan weist Grünflächen, Allgemeines Wohngebiet und Gewerbegebiet aus. Die in der Stellungnahme wiedergegebenen Ausführungen beziehen sich nur auf die Baugrundstücke des Allgemeinen Wohngebietes und des Gewerbegebietes und geben nur wieder, was nach den Bestimmungen der Baunutzungsverordnung zulässig ist. Hierbei darf aber nicht verkannt werden, dass sich der Grad der Inanspruchnahme der Baugrundstücke nach der festgesetzten Grundflächenzahl bzw. deren zulässiger Überschreitung durch die Grundflächen von z.B. Stellplätzen und ihren Zufahrten richtet. In dem Allgemeinen Wohngebiet dürfen gem. textliche Festsetzung Nr. 1.1.5 max. 80% der Fläche eines Baugrundstücks baulich genutzt werden. Bei dem Gewerbegebiet greift die sog. „Kappungsgrenze“ des § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO, nach der auch hier max. 80% der Fläche eines Baugrundstücks baulich genutzt werden darf. Die zu den Baugrundstücken gehörenden Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dürfen auch nicht für Stellplätze und Zufahrten herangezogen werden, so dass auch der Umfang der nach BauNVO zulässigen baulichen Nutzung möglicherweise nicht erreicht wird.

Der „Grünstreifen“ ist im Übrigen als „öffentliche Grünfläche“ ausgewiesen und damit nicht Bestandteil der Baugrundstücke. Die in der Stellungnahme vorgetragene Besorgnis ist damit unbegründet.

#### zu 11.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Entlang der Sudetenstraße ist bisher nur auf deren westlicher Seite ein Gehweg vorhanden. Die im Bebauungsplan ausgewiesene Straßenverkehrsfläche gestattet aber auch auf der Seite der geplanten Bebauung die Anlage eines Gehweges. Ein Eingriff in die im Bebauungsplan angrenzend an die Straßenverkehrsfläche aufgewiesene Öffentliche Grünfläche ist weder zulässig noch geplant.

#### zu 12.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Wie die Ausführungen zu den Ziffern 2 bis 11 zeigen, können die vorgetragenen Bedenken entkräftet und der Bebauungsplan zur Satzung erhoben werden.

#### zu 13.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die zur Bebauung vorgesehenen Flächen leisten keinen nennenswerten Beitrag zur Kaltluftentstehung. Der Luftaustausch bleibt, wie die Untersuchung zur Besonnung und qualitativen Bewertung des Außenkomforts zeigt, gewährleistet. Insoweit ist die Bewertung des UB nicht zu beanstanden.

Eine weitere „Betonung“ ist nicht erforderlich, da auch ein UB eine Abwägung zwischen den zu betrachtenden Themen vornehmen darf.

**zu 14.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

**zu 15.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Hierbei handelt es sich um einen Übertragungsfehler. Die Tabelle wird korrigiert.

**zu 16.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Selbstverständlich wurde auch nach Quartieren Ausschau gehalten. Auch die beiden Gebäude, das Vereinsheim des Bouleclubs und das ehem. Wiegehaus, wurden betrachtet, ohne dass Hinweise auf Quartiere gefunden worden wären. Alle Hinweise aus den Erfassungen der Fledermäuse deuten nur hin, dass die Bahntrasse als Transferroute genutzt wird.

**zu 17.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Bereits im Rahmen der Voruntersuchungen 2019 wurden die geeigneten Habitatstrukturen auf Freinester untersucht. In der Gehölzstruktur entlang der Sudetenstraße wurden dann auch Haselmaustubes aufgehängt, allerdings ohne dass die Haselmaus hätte nachgewiesen werden können. Erst im Herbst 2021 gelang ein Nachweis. Auf Anregung der UNB soll eine Umsiedlung an den Waldrand nördlich der „Sandgrube Steinmüller“ durchgeführt werden. Dazu wird das Plangebiet und angrenzende Bereiche ab Ende März 2022 mit 30 Haselmausnistkästen zum Fang der Haselmäuse ausgestattet. Die Nisthilfen werden zwischen April und November an 14 Terminen (zwei pro Monat) auf Besatz kontrolliert. Besiedelte Kästen werden verschlossen und auf direktem Weg in den Ersatzlebensraum transportiert. Zusätzlich zu jedem besetzten Kasten („Umsiedlungsversteck“) werden 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. Die Umsiedlung ist mit der UNB abgestimmt.

**zu 18.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Auch die Habitatansprüche von Schlingnatter und Zauneidechse werden bei der Gestaltung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft berücksichtigt. Ergänzende Bestandsaufnahmen sind aufgrund der bereits unter zu 3. angesprochenen Zerstörung von Lebensräumen nicht mehr möglich.

langgestreckte Gebäude stehen soll. Und üblicherweise müssen Fledermäuse auch fressen, um zu überleben. Dieses Gebiet als Nahrungsquelle für Fledermäuse wird nach Bebauung unwirksam werden und für die empfindlicheren der benannten Fledermausarten gänzlich unattraktiv.

20. S. 56 Landschaftsbild: hier wird beschrieben, dass das subjektive Empfinden relevant ist. Dies mag für die dazu benannte Eigenart und Schönheit zutreffen, aber nicht für die objektiv messbare Vielfalt eines Gebietes und diese ist nachweislich noch strukturreich und vielfältig.
21. S. 57 und auf den Erfassungskarten werden Kastanien genannt. Es wird nicht beschrieben, welche Art betroffen ist (Roßkastanie, Eßkastanie?)
22. S. 58 Landschaftsbildempfinden und Naherholungsraum werden als gering eingestuft. Dieser Aspekt betrifft jetzt zwar nicht direkt den Naturschutz, jedoch werden die massiven Bauten nicht nur in der Nahsicht, sondern auch in der Fernsicht aus dem Südosten Leihgesterns (u.a. von der Aussichtsbank der NABU-Ortsgruppe im Streuobstgebiet) negativ wirken und für Menschen ist der jetzt noch gehölzreiche und von vielen Singvogelarten (Nachtigall!) belebte Abschnitt durchaus mit Naherholung verbunden. Entgegen der Einstufung im Umweltbericht, hat das Schutzgut Landschaftsbild / Erholungsfunktion unserer Ansicht nach sehr wohl eine größere Bedeutung und verdient der Betrachtung.
23. S. 63 Es ist zutreffend, dass die Zerstörung von Lebensstätten der im Gebiet vorhandenen Tieren Relevanz hat, da Brut- und Nahrungshabitate zerstört werden, weil u.a. die Gehölzstrukturen entlang der Sudetenstraße nur teilweise erhalten werden können. Dass dann aber wenige Zeilen später die Veränderung der Standortfaktoren als bedingt relevant eingestuft werden, da keine sensiblen Biotoptypen vorhanden seien, dass erschließt sich nicht. Die Tiere, die dort leben brauchen diese Biotope, denn sonst wären sie nicht in diesem Gebiet. Störungen der Fauna durch Bautätigkeiten werden im Gutachten als irrelevant bewertet, da Störungen im Brutgeschäft vermieden werden. Es ist unserer Ansicht nach nicht zulässig die Bewertung einzig auf die Avifauna zu beschränken. Und auch würden die dort außerhalb der Brutzeit lebenden Vögel nicht nur kurz vergrämt. Nach Ansicht der Planer bleiben im Gebiet ausreichend Wanderkorridore und die Fauna wird nicht durch Barrieren gestört. Das ist realitätsfern und die Bewertung falsch. Die Bauwerke und weitgehenden Versiegelungen würden massive Barrieren für laufende aber auch für fliegende Tierarten sein.
24. S. 65 Hier benennt der Planer, dass der betroffene Trassenabschnitt ein sehr kleiner Abschnitt auf dem Wall der Bahntrasse ist, so dass für die Bauphase ausreichend adäquate Ersatz- und Ausweichbiotope zur Verfügung stehen. In Verbindung mit seiner Vermutung, keine Reptilien erfasst zu haben, da die Neubesiedlung von Flächen so lange dauert, passt das nicht zusammen. Die Tiere wechseln nicht einfach rasch das Quartier, weil es einen gültigen Bebauungsplan gibt und andere Quartiere außerhalb des Baugebietes ggf. bereits von anderen Reptilien besetzt sind.
25. Vermeidungs-, Ersatz- und CEF-Maßnahmen  
S. 68/S. 72 V 1: Wir lehnen das Zurückschneiden der beschriebenen Linden ab. Erwiesenermaßen vertragen es auch diese Bäume oft nicht derartig gestutzt zu werden. Pilzinfektionen werden erleichtert. Die Bäume sterben ab bzw. müssen gefällt werden. Das freut ggf. die Anwohner des gepl. Neubaus. Bis Nachpflanzungen die Größe und Funktion kompensieren könnten vergehen sehr viele Jahrzehnte.

#### zu 19.: Den Bedenken wird abgeholfen.

Der Zusatz „nur“ wird gestrichen, um den Eindruck zu vermeiden, es handele sich um eine Abwertung. Der Satz lautet dann: „Fledermäuse sind grundsätzlich streng geschützt. Sie nutzen das Vorhabengebiet als Nahrungshabitat bzw. überfliegen das Areal als Transferoute“.

#### zu 20.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Das BNatSchG spricht in § 1 Abs. 1 davon, dass auch die „Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft“ auf Dauer gesichert werden sollen. Das Landschaftsbild ist aber das Schutzgut, dessen Erfassung und Bewertung allein schon deshalb Schwierigkeiten bereitet, weil es eben gerade nicht objektiv messbar ist. 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.

#### zu 21.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es handelt sich um Roßkastanien.

#### zu 22.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes widmet sich in Kapitel 4.6 dem Landschaftsbild:

„Eine Beeinflussung des Landschaftsbildes kann nur auf der Nordostseite stattfinden, da die beiden Baugebiete ansonsten von Wohngebäuden und Gewerbebauten umgeben sind.

Der noch herzustellende Baugrund für das Allgemeine Wohngebiet liegt nur geringfügig über dem Niveau der Bahngleise. Die Bahngleise liegen hier in einem deutlichen Einschnitt. Auf der Ostseite der Bahnanlagen schließen zudem zunächst umfangreich eingegrünte Klein- und Freizeitgärten an, auf die in Richtung oberes Viadukt mehrere Meter hohe Laubgehölze folgen. Die geplanten Mehrfamilienhäuser werden vom Lückenbachtal aus zwar sichtbar sein, aufgrund der Bauhöhenbegrenzung aber nicht mehr als die bereits vorhandene Bebauung.

Hinzu kommt die Topographie. Der Blick vom Lückenbachtal aus muss in die Höhe gehen, um die Bebauung wahrzunehmen.

In der Gegenrichtung, beispielhaft genannt seien der Blick vom Bouleplatz auf das Kuhn-Center und die Mehrfamilienhäuser Gießener Straße 118/120, führt der Blick nach unten, wodurch die Bebauung wesentlich intensiver ins Blickfeld rückt.

Auch das in dem Gewerbegebiet geplante Bürohaus wird von Lückenbachtal aus sichtbar sein. Aber auch hier gilt, dass die Kulisse bereits durch die vorhandenen Gewerbebauten geprägt ist.

Eine Fernwirkung, die geeignet wäre, das Landschaftsbild im Sinne einer Beeinträchtigung für den Durchschnittsbetrachter zu verändern, ist durch die geplante Bebauung jedenfalls nicht zu erwarten.“

Die Aussichtsbank der NABU-Ortsgruppe steht im Streuobstgebiet südöstlich Leihgestern. Die Blickbeziehung wird hier als nicht abwägungsrelevant eingestuft, da die geplante Bebauung von dort aus inmitten des Siedlungsgefüges liegt und in ihrer Höhenentwicklung mit den Höhen der vorhandenen Bebauung beidseits der Bahnstrecke korrespondiert. Hinzu kommt die Dachbegrünung, deren eingriffsminimierende Funktion zwar durch die geplante Photovoltaikanlage gemindert, der als Maßnahme zum Klimaschutz aber der Vorrang eingeräumt wird.

#### **zu 23.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.**

Dass durch Baumaßnahmen aller Art, wie z.B. auch der im Herbst 2021 von einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG veranlassten Arbeiten, Brut- und Nahrungshabitat in Mitleidenschaft gezogen werden, ist unbestritten. Bei den Gehölzstrukturen entlang der Sudetenstraße handelt es sich aber um keine besonders geschützten Lebensräume wie z.B. auch die in der Stadt Linden vorhandenen Streuobstwiesen (eine Übersicht über die nach BNatSchG und HAGBNatSchG geschützten Biotop findet sich u.a. auf der Homepage des Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie unter <https://www.hlnug.de/themen/naturschutz/lebensraeume-und-biotopkartierungen/gesetzlich-geschuetzte-biotop>, Abruf 12.11.2021). Würde ein geschützter Lebensraum in Anspruch genommen, wäre auch die Bewertung anders ausgefallen.

Störungen während der Bauphase sind zu erwarten. Die Biologen, die den Umweltbericht verfasst haben, gehen davon aus, dass hier nur eine vorübergehende Vergrämung stattfindet. Ob diese Annahme zutrifft, wird sich erst im Rahmen des Monitorings zeigen. In das Monitoring werden alle in dem Gebiet tatsächlich oder potentiell vorkommenden Tierarten einbezogen.

Wanderkorridore bleiben entlang der Bahn und entlang der Sudetenstraße erhalten. Eine Barrierewirkung wird die geplante Bebauung zwischen den Bahnanlagen und der Sudetenstraße erzeugen.

Diese Barrierewirkung wird durch die zwischen der geplanten Bebauung und den Bahnanlagen ausgewiesenen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und die auf diesen Flächen vorgesehenen Maßnahmen aber weitgehend kompensiert.

#### **zu 24.: Den Bedenken wird abgeholfen.**

Es werden drei parallel verlaufende Biotopstrukturen entwickelt:

1) Die Gehölzstruktur entlang der Sudetenstraße bleibt erhalten. Im Bereich der Zuwegungen zu den Hauseingängen werden Quermöglichkeiten geschaffen, um auch für bodenlebende Tierarten Barrieren zu vermeiden.

2) Die Dachflächen der Mehrfamilienhäuser und ihrer Verbindungselemente werden begrünt, wobei die Attraktivität für Fluginsekten wie Bienen und Schmetterlinge u.a. durch eine variable Substratdicke und das Einbringen von Sandlinsen gezielt gefördert wird. Der vermeintliche Widerspruch zu der Nutzung der Dachflächen für die Gewinnung von Solarenergie wird durch eine differenzierte und abgestimmte Gestaltung aufgelöst.

3) Die Flächen zwischen der geplanten Wohnbebauung und der bahnseitigen Grenze des räumlichen Geltungsbereiches wird als Biotop gestaltet, wobei insbesondere auch die Lebensraumsprüche der Blauflügeligen Ödlandschrecke Berücksichtigung finden. In diese Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft einbezogen wird die bisher für Stellplätze vorgesehene Fläche östlich unterhalb des Bouleplatzes, so dass über die gesamte Länge des räumlichen Geltungsbereiches ein durchgehender Biotopverbund entsteht bzw. erhalten bleibt.

Die Umsetzungen des „3-Zonen-Konzeptes“ wird beispielhaft zeigen, wie die Biodiversität auch im städtischen Innenbereich gefördert werden kann.

Zum Schutz nachgewiesener und potenziell im Plangebiet lebender seltener und / oder besonders geschützter Tierarten wird durch eine ökologische Baubegleitung während der Baufeldfreimachung sichergestellt, dass das Töten von Individuen vermieden wird. Das Baufeld wird vor und während der Freimachung auf Vorkommen dieser Arten hin untersucht, ggf. angetroffene Tiere werden in die angrenzenden zum Erhalt vorgesehenen Gehölzstrukturen umgesetzt. Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang darauf, dass die Baustelle für die Mehrfamilienhäuser ausschließlich von Norden her angegliedert wird.

Eine Rückkehr wird durch temporäre (Reptilien-)Schutzzäune verhindert. Die gesamte Bauphase wird ökologisch begleitet. Die einzelnen Schritte der ÖBB und die Befunde werden gegenüber der UNB und der Stadt Linden jeweils zeitnah dokumentiert.

**zu 25.: Den Bedenken wird abgeholfen.**

Gegenstand der angesprochenen Maßnahme sind die drei Linden zwischen dem Bouleplatz (die Bäume im Bereich des Bouleplatzes bleiben erhalten) und dem nördlichen Ende der Wohnbebauung in der Sudetenstraße. Der Umweltbericht führt hierzu aus:

„Linden sind sehr gut für Rückschnitt geeignet. Um den Bäumen eine naturnahe Kronenentwicklung zu ermöglichen, sollen sie bis auf eine von 6 m bis 8 m zurückgeschnitten werden. Dabei ist auf eine natürliche Kronenform zu achten.“

Die Empfehlung des Umweltberichtes zielt auf den Erhalt der Bäume und nicht auf deren Entnahme. Ein Rückschnitt ist nicht vorgesehen. Sollte er aber wider Erwarten doch notwendig werden, wird er durch einen Baumgutachter begleitet.

26. Die wenigen, überhaupt noch in der geplanten öffentlichen Grünfläche stehenden Robinien dürfen auf keinen Fall entfernt werden. Gerade diese Bäume halten sich an dem Standort gut und sind im Hinblick auf den Klimawandel optimal geeignet. Die Robinie fungiert als wichtige Bienenweide und hält den Boden mit ihrem Wurzelwerk und auch den Ausläufern zusammen. Der Baum des Jahres 2020 muss geschützt und erhalten werden. Das Argument es handele sich hierbei um einen Neophyten darf hier nicht gelten, zumal in den Pflanzlisten des Bebauungsplanes auch nichtheimische Gehölzarten benannt werden.  
Eine Reduktion bzw. Vernichtung des älteren wertvollen Baumbestandes, insbesondere an und oberhalb der nördlichen Einbuchtung des langen Hanges ist aus Natur- und Umweltschutzsicht gerade im laufenden Klimawandel, untragbar. Die Bäume dort sind gesund und waren auch in den Sommern gut belaubt, während im Wald und andernorts Bäume deutlich Trockenheitsschäden aufwiesen oder gar abgestorben waren. Jeder Baum, der dort steht, ist für uns und die Natur wichtig und erhaltenswert und kann durch Neuanpflanzungen nicht ersetzt werden.
27. S. 69 / S. 72 V 2: Der benannte Erhalt von Gehölzflächen im Bereich der Wohnsiedlung an der Sudetenstraße wird geschmälert durch den Einwand „soweit es die Zuwegungen zu den Wohngebäuden zulassen“. Wie bereits weiter oben beschrieben, sind es nicht nur die Zuwegungen, die den vermeintlichen Erhalt nicht erkennen lassen und die Formulierung „Erhalt“ als irreführend entlarven.  
Wenn die Weißdornsträucher bis auf 5 m zum Stamm freigestellt werden, bedingt dies eine weitere Ausdünnung des Gehölzstreifens und verbessert die Situation nicht.
28. V 3: Hier werden gegen Vogelschlag horizontale Markierungen /Bedrucken von Glasoberflächen genannt. Dies wird in Realität von den Anwohnern, denen nur die Fensteröffnung nach Westen zum Grünstreifen bleibt, sicherlich nicht durchgeführt.  
Es wird der Verzicht auf die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern vor reflektierenden Fenstern genannt. Auch normale Fenster können reflektieren und lt. Planung sollen Bäume und Sträucher auf dem Grünstreifen stehen. Das widerspricht sich.
29. **Ausgleiche**  
S. 70 A1 Hier wird wieder fälschlicherweise der weitgehende Erhalt der bestehenden Gehölzstrukturen entlang der Sudetenstraßen beschrieben, wobei jedoch bei Wirksamwerdung des Bebauungsplanes in der vorliegenden Form, Gebäude, Zuwegungen und Gehweg die Gehölzstruktur massiv limitieren würden. Ausgleichend sollen Ausfälle ersetzt werden. Wo sollte dies auf der knappen Fläche erfolgen können?
30. A2 – A4 betrifft die 6 m breite Ausgleichsfläche zwischen Gebäude und Bahn.  
Es ist fraglich, inwieweit die geplante Reihe der Gabionenwände entlang der Bahntrasse tatsächlich als Ersatzlebensraum für Reptilien dienen kann, zumal wenn diese auch mit Rankpflanzen wie Hopfen und Waldrebe überwuchert werden sollen.
- Zwischen den Gabionenwänden und dem Baukörper sollen auf schmalen Raum hochstämmige Weißdornbäume angepflanzt werden, um Vögeln Nahrung zu bieten. So dicht an den Gleisen ist dies sicherlich kein geeigneter Ort. Unklar bleibt, inwieweit die Bahn die dort vorgesehenen Gehölze befürworten würde und inwieweit der direkte Einfluss der Luftbewegungen durch die fahrenden Züge für die dort „vorgesehenen“ Vögel negativ wäre. Dies wäre besonders relevant, falls ein drittes Gleis auf der Bahnstrecke angelegt würde.

Zwischen den Weißdornbäumen sollen ausdauernde blüh- und fruchtreiche Stauden für Insekten

#### zu 26.: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Ein weiterführender Handlungsbedarf besteht nicht, da die Robinien bereits als „zu erhalten“ festgesetzt sind.

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 Sprossen, 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/](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 auch die Robinien, in Kenntnis der kontroversen Diskussion, zum Erhalt festgesetzt.

#### zu 27.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Plankarte des Bebauungsplanes zeigt, in welchen Abschnitten der Gehölzstreifen entlang der Sudetenstraße zu erhalten ist. Die Örtlichkeit zeigt, dass der Gehölzstreifen entlang der Sudetenstraße auch derzeit schon regelmäßig maschinell zurückgeschnitten wird. In diese Pflege werden zukünftig auch die Kanten beidseits der vorgesehenen Zuwegungen einbezogen.

Es ist nicht ersichtlich, warum es hierdurch zu einer Ausdünnung auch der „zum Erhalt“ festgesetzten Abschnitte des Gehölzstreifens kommen soll, denn dieser besteht nicht nur aus Weißdornsträuchern.

#### zu 28.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

In Umweltberichten wird regelmäßig empfohlen, Fassaden aus nicht reflektierenden Materialien herzustellen, um Blendwirkungen, die die Fauna irritieren können, zu vermeiden.

So empfiehlt auch der UB zum Bebauungsplan „Am Bahnhof“ zugunsten kollisionsgefährdeter Vogelarten auf vollverspiegelte oder verglaste Fassaden zu verzichten. Sofern an Gebäuden dennoch große Glasflächen vorgesehen sind, die eine Durchsicht auf naturnahe Strukturen (vor allem Bäume) ermöglichen oder selbige widerspiegeln, sollen Maßnahmen gegen Vogelschlag ergriffen werden. Als leicht umsetzbare Möglichkeiten werden beispielhaft benannt:

- Horizontale Markierungen / Bedrucken der Glasoberfläche.
- Verwendung transluzenter Gläser.
- Einsatz reflexionsarmer Gläser.
- Verzicht auf die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern vor reflektierenden Fenstern.
- Verzicht auf glasierte Dachpfannen wegen der Blendwirkung auf Menschen und Vögel

Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ leitet aus diesen allgemeinen Empfehlungen für die durch ihn vorbereitete Bebauung die Empfehlungen ab, dass Fenster für Vögel durch Gardinen, Jalousien, Rollos, Lamellen und kontrastreiche Markierungen sichtbar gemacht werden sollen. Denn Spiegelfassaden sind weder im Allgemeinen Wohngebiet noch dem Gewerbegebiet zu erwarten.

**zu 29.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Angesprochen sind hier die Ausfälle innerhalb der „Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern“, innerhalb derer auch Ziergehölze stocken, die, wenn sie natürlich abgängig sind, am jeweiligen Standort durch standortgerechte einheimische Laubsträucher und Laubbäume 2. Ordnung ersetzt werden sollen.

**zu 30.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Aufgrund der von einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG veranlassten Maßnahmen, die nicht nur das noch gewidmete Bahngelände, sondern auch die angrenzenden Flächen der ehem. Güterverladung verändert haben, waren die bisher vorgesehenen Maßnahmen zu überprüfen.

In enger Abstimmung mit der UNB wird ein Gestaltungskonzept erarbeitet, das dem vergleichsweise hohen Grad der Beschattung Rechnung trägt. Eine Änderung des Bebauungsplanes mit nochmaliger Öffentlichkeitsbeteiligung ist für dessen Umsetzung nicht erforderlich.

und damit auch Insektenfresser, eingesät werden. Durch die Beschattungswirkung des hohen Gebäudes über einen längeren Tageszeitraum und auch die Weißdornbäume alle 15-20m, sowie die unklare Pflege der schmalen Fläche, damit der Bereich nicht ruderalisiert und verbuscht, sehen wir den vom Planer vorgesehenen Blütenreichtum hier als nicht längerfristig umsetzbar an.

31. S. 75 Resümee: Der Gutachter kommt hier zu dem Schluss, dass die vorkommenden Arten für die Zeit der Baumaßnahme vergrämt werden und entlang der Bahntrasse innerhalb und außerhalb der Siedlungsflächen adäquaten Ersatzlebensraum finden. Dies trifft unserer Ansicht nach nicht im erforderlichen Umfang zu. Das Gebiet ist lang gestreckt und bei startenden massiven Bauarbeiten auf langer Strecke entlang der Trasse, für viele Tiere schwer zu verlassen. Zu berücksichtigen sind auch die Änderungen am Bahndamm nördlich des Bebauungsplan-Gebietes und dass die angrenzenden Reviere in den Ausweichflächen bereits besetzt sind. Der Gutachter schreibt selbst an anderer Stelle am Beispiel der Reptilien, dass eine Neubesiedlung dauert und Material ggf. nicht angenommen wird.

Der Gutachter nimmt an, dass wesentliche Anteile der vorgefundenen Arten zurückkommen werden. Dies trifft unserer Ansicht nicht zu, da ein Großteil der Fläche von Gebäuden eingenommen werden würde und die Gehölze im jetzigen Zusammenhang und in ihrer Weiträumigkeit so nicht mehr existieren würden.

Der Planer beschreibt im Resümee eine artenreiche Wiese mit hohem Besatz an Insekten auf der Bahnseite bei den Gabionenwänden. Die Pflanzung von blüh- und fruchtreichen Stauden bildet keine artenreiche Wiese, zumal sich das ganze in einem schmalen Kanal zwischen Gabionen und Gebäude befindet.

32. S. 76 Hier wird benannt, dass geeignetere Flächen als Planungsalternative nicht zur Verfügung stehen. Aus den Unterlagen wird nicht ersichtlich, inwieweit dies tatsächlich überprüft wurde. Da für das Bauvorhaben eine Änderung des Flächennutzungsplanes notwendig ist, ist ersichtlich, dass dieser Bereich eben nicht für Bebauung vorgesehen war, wohingegen gemäß Planungsgrundlagen für den Bereich der Stadt Linden sehr wohl Flächen zur (Wohn)Bebauung vorgesehen sind und noch nicht in Anspruch genommen wurden.
33. S. 79 Bestandsbiotoptypen: Aus der tabellarischen Vorher-Nachher-Aufstellung wird ersichtlich, dass die „Gebüsch, Hecken, Säume heimischer Arten auf frischen Standorten“ verschwinden würden und numehr eine „Gärtnerisch gepflegte Anlage im besiedelten Bereich“ verbleiben würde. Beide Bestandsformen haben enorm differierende Wertigkeiten für die Fauna; dennoch wird wiederholt im Umweltbericht der weitgehende Erhalt des Gehölzstreifens benannt.
34. Insgesamt werden in dem Umweltbericht negative Einflüsse durch das Planvorhaben auf die Umwelt nicht ausreichend gewürdigt und abschwächend argumentiert.
35. Anlage 4 Außenkomfort: Hier wird die Vergrößerung der Grünfläche um 35 % benannt, durch die sich das Mikroklima im Gebiet verbessern wird. Wir dagegen stimmen der Bilanzierung der Oberflächenqualität und dieser aufwertenden Bewertung nicht zu. Die derzeitigen Schotterflächen werden für die Ist-Erfassung den befestigten Flächen zugerechnet und die geplanten Dächer mit „Begrünung“ werden Grünflächen zugerechnet. Die jetzigen Schotterflächen haben zumindest Bodenanschluss, sind mit Pflanzen durchsetzt, dienen als Lebensraum bspw. für die Blauflügelige Ödlandschrecke (dies ist in

### zu 31.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die einzelnen Aspekte wurden bereits in den Ausführungen zu den Ziffern zu 13 bis zu 30 behandelt. Ergänzt sei nur noch, dass

- die Maßnahmen zur Sicherung und Stabilisierung des Bahndammes nördlich des räumlichen Geltungsbereiches bis zum Baubeginn abgeschlossen sein werden, die Flächen damit wieder für eine Besiedlung zur Verfügung stehen,
- die die Flächen zwischen der geplanten Bebauung und den Bahnanlagen betreffenden Maßnahmen wie unter zu 30 beschrieben geändert und der Umweltbericht entsprechend angepasst wird und
- die DB Netz AG derzeit keinen weiteren Ausbau der Trasse zwischen Gießen und Großen-Linden plant. Bei der Fläche für Gleis 3 (Gleis 4 würde auf der Leihgesterner Seite liegen) handelt es sich nur um eine Freihaltefläche in Ausführungen der Ziele der Raumordnung gemäß Regionalplan Mittelhessen 2010.

Das Bauleitplanverfahren kann fortgeführt und der Bebauungsplan zur Satzung erhoben werden.

### zu 32.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a Satz 2 BauGB). Insoweit kann hier auf die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes Bezug genommen werden, die ebenfalls öffentlich ausgelegt hat und der Prüfung von Standortalternativen ein ganzes Kapitel widmet. Hierauf wird verwiesen.

Verwiesen sei zudem auf das auch aus dem Naturschutzrecht bekannte Vermeidungsgebot. 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 wird dem Bodenschutz in besonderer Weise Rechnung getragen. Jede andere Baulandentwicklung, z.B. eine 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 werden bzw. waren. Wie die Entwicklung der Gehölze entlang der Sudetenstraße und im Bereich der ehem. Erzverladung zeigt, brauchen diese und damit auch die Besiedlung durch die Tierwelt nur einen Bruchteil der Zeit, die Böden zur Regeneration benötigen. Auf die Prioritätensetzung des Bundesgesetzgebers, die sich im Übrigen als für die Gemeinden verbindliche Ziele der Raumordnung auch im Regionalplan Mittelhessen wiederfinden, wurden bereits in den Ausführungen zu Ziffer 1 eingegangen. Die geplante Bebauung folgt hier dem Gebot des Flächensparens.

Ebenfalls im Sinne des Klimaschutzes ist die Nähe zu den Haltestellen des ÖPNV, da hierdurch unnötiger motorisierter Individualverkehr mit seinen Lärm- und Schadstoffemissionen vermieden wird. Hinzu kommen Themen wie z.B. das Verhältnis von Wohnfläche zu Grundfläche, das im Geschosswohnungsbau bezogen auf den Flächenverbrauch deutlich besser ist als beim Bau von Einfamilienhäusern, und energetische Themen, die im Vollzug des Bebauungsplanes zumindest mittelbar auch dem Klimaschutz dienen. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die Erschließung bereits vorhanden ist, zusätzlicher Straßenbau damit nicht notwendig wird.

Auch wenn z.B. der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2003 an anderer Stelle noch Bauflächen darstellt, so wären diese aus heutiger Sicht und dem Fokus auf das Thema Bodenschutz doch mit deutlich größeren Eingriffen verbunden. Gerade diese gilt es aber zu vermeiden.

**zu 33.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Angesprochen sind hier die Biotoptypen nach der Kompensationsverordnung des Landes Hessen, Anlage 3. Die Gegenüberstellung dient ausschließlich der Plausibilitätskontrolle, ob die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft auch im räumlichen Geltungsbereich ausgeglichen werden können. Die Gegenüberstellung zeigt einen nahezu ausgeglichenen Saldo.

**zu 34.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zu den Ziffern zu 13 bis zu 32 verwiesen.

naturenschutzfachlichen Kreisen bekannt, aber wird nicht im Umweltbericht beschrieben!). Dies hat nichts mit den üblichen befestigten Flächen zu tun und müsste mit den „begrünt“ Dächern gleichgesetzt werden. Eine derartige Aufwertung der Dachbegrünung auf einem Teil der Gebäude ist nicht realitätsnah.

36. Insgesamt schätzen wir die Veränderungen der aktuellen Biotopvielfalt bei Umsetzung der Vorgaben gemäß Bebauungsplan als gravierend negativ ein. Bedeutsamer Lebensraum würde nachhaltig vernichtet. Die Durchführung der Gutachten, der Analysen und Bewertungen sind unserer Ansicht nach unvollständig und in ihrer Formulierung nicht neutral. Wir stimmen aus naturenschutzfachlicher Sicht dem Vorhaben nicht zu.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag des Naturschutzbund Deutschland Hessen e. V.

  
Norbert Schneider / Karl-Heinz Frank  
Vorsitzender / Stellvertretender Vorsitzender

Kopie für die Unterlagen der NABU-Gruppe Linden

**zu 35.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Bei den in der Stellungnahme angesprochenen Schotterflächen handelt es sich um Flächen nördlich des ehem. Bahnhofsgebäudes, die mehr als 100 Jahre der Lagerung und Verladung von Gütern aller Art dienten und faktisch einen Asphalt und Beton vergleichbaren Verdichtungsgrad aufweisen. Von daher konnte die „Untersuchung der Besonnung und qualitativen Bewertung des Außenkomforts“ durchaus von einer „befestigten“ Fläche ausgehen.

Das Vorhandensein der Blauflügeligen Ödlandschrecke wird ebenso wie randlich aufkommende Prioniervegetation (jedenfalls bis zur Nutzung durch das mit den Baumaßnahmen an den Bahnanlagen beauftragte Unternehmen) nicht in Abrede gestellt, ist für die hier angesprochene Untersuchung aber nicht relevant.

**zu 36.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Im Rahmen der Beteiligungsverfahren nach BauGB können Stellungnahmen abgegeben werden, eine Zustimmung ist nicht erforderlich. Inhaltlich wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1 bis 35 verwiesen.



Stellungnahme zur  
Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des  
Bebauungsplanes Nr. 68 „Am Bahnhof“ Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

und zur

Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“ Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan haben die Aufgabe, dafür zu sorgen, dass das Interesse der Allgemeinheit nicht hinter den finanziellen Interessen der Investoren zurückstehen muss. Dabei ist deutlich, dass es neben dem Interesse an mehr Wohnraum wichtig ist, umwelt- und klimaschädliche Bauten und Bauweisen zu verhindern und den Umbau unserer Städte hin zu mehr Klimaneutralität zu forcieren. Aus unserer Sicht gibt es für den konkreten Fall Folgendes zu bedenken:

#### 1) Verkehr:

Die Lage am Bahnhof kann und sollte den Bewohnern der Gebäude ermöglichen, auf ein eigenes Auto zu verzichten und klimaschonendere Verkehrsmittel zu nutzen. Das spricht für einen Bau auf dem geplanten Gelände. Gleichzeitig braucht es aber erhebliche Verbesserungen am und um den Bahnhof, die auch die Möglichkeit einschließen, das Bahnhofsgelände zu erweitern. Auch die im Regionalplan vorgesehene Erweiterung der Gleisanlagen (drittes/viertes Gleis) auf der Strecke darf nicht durch das entstehende Gebäude erschwert oder gar unmöglich gemacht werden. Wichtig wäre außerdem die Ansiedlung von (E-)Carsharing- und (E-)Fahrradleihmöglichkeiten, sowie auch mindestens der Erhalt, eher noch eine Ausweitung der bestehenden P+R-Parkplätze (auch mit weiteren Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge) und eine Erweiterung von sicheren und guten Fahrradabstellplätzen.

#### 2) Erhalt von Biodiversität:

Der bestehende Grüngürtel trägt positiv zum Mikroklima und zur Biodiversität bei. Diese Funktionen müssen auch erhalten bleiben, während gebaut wird und natürlich auch am Ende der Bauzeit. Es geht nicht nur um die Frage, wieviel Fläche versiegelt wird, sondern auch um die biologische und ökologische Qualität der Bepflanzung. Hier ist unsere Sorge, dass ökologisch wertvolle Bestände durch weniger wertvolle Rasenflächen oder andere nicht sinnvolle Bepflanzungen ersetzt werden könnten.

#### 3) Bauweise:

Eine Chance sehen wir darin, im Zuge eines Neubaus auch im Bereich klimagerechten Bauens höchste und vorbildliche Standards anzuwenden und dadurch attraktive und klimaschonende Wohnmöglichkeiten in Linden anzubieten. Dazu ist aber erforderlich, dass hier durch die städtischen Regelungen auch eine entsprechende Verpflichtung des Bauherrn erfolgt und nicht auf Freiwilligkeit gesetzt wird, auch wenn das möglicherweise die eingeplanten Renditen des Bauherrn schmälern wird.

Klimainitiative Linden (28.10.2021)

### Beschlussempfehlungen

#### zu 1.: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Es ist gerade die Nähe zu den Haltepunkten des ÖPNV, die auch für die Stadtverordnetenversammlung Anlass war, die Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes einzuleiten. Die in der Stellungnahme angesprochenen Aspekte werden in der Abwägung im Übrigen wie folgt berücksichtigt:

- Es wurden zwei Querprofile erarbeitet und in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen, die belegen, dass die geplante Bebauung ein Gleis 3 (Gleis 4 käme auf der Leihgesterner Seite zu liegen) nicht erschwert oder unmöglich macht. Seitens der DB Netz AG gibt es hierfür keine Planungen.  
Die P+R-Parkplätze in der Bahnhofstraße und die öffentlichen Parkplätze am Anfang der Sudetenstraße bleiben bestehen. Die Verkehrsuntersuchung (die Zählungen fanden am 16.09.2020 und 17.09.2020, d.h. rd. 4 Monate nach dem 1. Lockdown statt) kommt zu dem Ergebnis, dass (schon ohne die rd. 60 Stellplätze am Indoor-Erlebnispark) sowohl zu den Stoßzeiten des Bewohner- als auch des Pendlerparkens keine Annäherung an kritische Auslastungen vorliegen.
- Da die notwendigen Stellplätze für die in dem Allgemeinen Wohngebiet „Am Bahnhof“ geplante Bebauung in einem Garagengeschoss auf dem Baugrundstück nachgewiesen werden, ist auch zukünftig keine nennenswerte Mehrbelastung der vorhandenen öffentlichen Stellplätze anzunehmen. Insofern besteht aktuell kein Erfordernis, die Möglichkeiten der Bereitstellung weiterer P-R-Parkplätze zu prüfen.
- Für die Nutzer der geplanten Wohnbebauung wird eine ausreichende Ladeinfrastruktur für Elektroautos und -zweiräder zur Verfügung gestellt. Hingewiesen sei hier auch auf das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 354), dessen § 6 lautet: „Wer ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird.“ Da liegt es nahe, diese auch zu nutzen. In dem Gewerbegebiet wird entsprechend verfahren.
- Die Bereitstellung von Ladesäulen im Bereich der öffentlichen P+R-Parkplätze ist nicht Gegenstand des vorliegenden Abwägungsprozesses. Die betrifft auch die Erweiterung der Fahrradstellplätze sowie die Themen Carsharing und Fahrradverleih.

#### 4) Gutachten:

Manche der Gutachten, die für das Bauvorhaben erstellt wurden, werfen inhaltliche Fragen auf, die zu klären sind und wo noch Nachbesserungsbedarf besteht. Hier verweisen wir insbesondere auf die Anmerkungen unseres Mitglieds, die eine eigene Stellungnahme verfasst hat.

- 5) Fazit: Es ist nicht an uns, zu entscheiden, inwieweit bei Berücksichtigung dieser Kriterien ein Bauprojekt auf dem Gelände architektonisch machbar und wirtschaftlich rentabel ist. Das zu klären, ist Sache des Investors. Unser Anliegen ist es, deutlich zu machen, welche unabdingbaren Voraussetzungen aus Sicht des Klimaschutzes und damit der Allgemeinheit zu erfüllen sind, um dort einen Bau zu rechtfertigen. Wir sehen in dem geplanten Bau eine Chance für Linden, aber wir sehen auch die Gefahr, dass diese Chance dadurch vertan wird, dass finanziellen Interessen des Investors ein zu hohes Gewicht eingeräumt wird und der Allgemeinheit damit aber geschadet wird, in dem die notwendigen Anliegen des Klima- und Umweltschutzes nicht klar, deutlich und rechtlich sicher im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

Für den Abwägungsprozess in Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“ relevant ist entsprechend dem gesetzlichen Auftrag an die Bauleitplanung der Nachweis, dass die verkehrliche Erschließung gesichert werden kann. Dieser Nachweis wurde durch die Verkehrsuntersuchung 2020 mit Plausibilitätskontrolle 2021 geführt.

#### **zu 2.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.**

Sie können aber zurückgewiesen werden, denn der Gehölzstreifen zwischen den öffentlichen Parkplätzen im Süden der Sudetenstraße und der Einmündung Ludwigstraße verbleibt bis auf die in ihrer Zahl auf 3 reduzierten Zuwegungen im Eigentum der Stadt Linden. Die Stadt Linden beabsichtigt nicht, die im Bebauungsplan als „zu erhalten“ festgesetzten Gehölze auszulichten oder gar zu roden.

#### **zu 3.: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.**

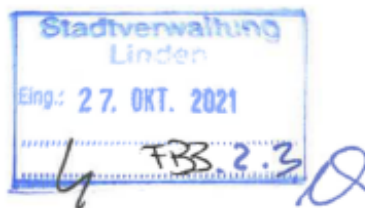
Städtische Regelungen i.S. einer Festsetzung bestimmter Energiestandards sind mangels Grundlage nach dem insoweit abschließenden Katalog zulässiger Festsetzung eines Bebauungsplanes in § 9 Abs. 1 BauGB nicht möglich. Aufgrund der eigengesetzlichen Regelungen sind sie aber auch nicht erforderlich. So 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 Niedrigstenergiebauweise errichtet werden.

#### **zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

Aus Gründen des Datenschutzes müssen die Stellungnahmen anonymisiert werden. Die angesprochene Stellungnahme trägt die Bezeichnung „Öffentlichkeit 6/1 bzw. 6/2“ und findet sich weiter unten in dieser Abwägungstabelle.

#### **zu 5.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Neben den ohnehin geltenden gesetzlichen Vorgaben, wie z.B. dem in den Ausführungen zu Ziffer 3 beschriebenen Gebäudeenergiegesetz, hat die Stadt Linden ihre Belange, zu denen insbesondere auch die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraumes für Personen, die bisher nicht ausreichend mit Wohnraum versorgt sind, in einem Städtebaulichen Vertrag formuliert. Auf Städtebauliche Verträge i.S. § 11 BauGB finden die Beteiligungsvorschriften des BauGB keine Anwendung, allerdings sind die zuvor zwischen den Vertragspartnern abgestimmten Verträge vor dem Satzungsbeschluss über einen Bebauungsplan vom jeweiligen Investor zu unterschreiben. Die Annahme durch die Stadt erfolgt mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung.



26.10.2021

Öffentlichkeit 1 (26.10.2021)

### Beschlussempfehlungen

Vormerkung: Im Betreff genannt wird zwar die Änderung des Flächennutzungsplanes. Da inhaltlich aber beide Ebenen der Bauleitplanung betroffen sind, wird die Stellungnahme auch in die Abwägung auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung eingestellt. Die Stellungnahme ist identisch mit der Stellungnahme Öffentlichkeit 3/1 (s.u.).

#### **zu 1.: Der Anregung wird nicht entsprochen.**

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 setzt 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 befinden sich (auf Gelände der Deutschen Bahn AG) zwischen den großräumigen Ackerschlägen und der Böschung zu den Gleisen eine Reihe Freizeitgärten mit unterschiedlich intensiver Begrünung. Besonderen Wert legen die Nutzer augenscheinlich auf blickschützende Bepflanzungen gegenüber dem Wirtschaftsweg i.R. oberes Viadukt. Der Übergang 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.

An die  
Stadt Linden  
Konrad-Adenauer Str. 25  
35440 Linden

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

**Wir stimmen der Flächennutzungsplan-Änderung nicht zu.**

#### Begründung

##### 1. 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 „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.

## 2. 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.

## 3. 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 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 geringe Dichte der an das Plangebiet angrenzenden und durch Ein- und Zweifamilienhäuser auf vergleichsweise großen Grundstücken geprägten Quartiere ist jedenfalls nicht geeignet, der geplanten Bebauung entgegengehalten zu werden.

### zu 2.: 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 übergegangenen 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: Das Grüne Band versteht sich dabei als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. 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 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 voraussetzt. Dies ist nach den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligungen, in deren Mittelpunkt der unveränderte Erhalt des Gehölzstreifens steht, aber nicht gewollt.

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**

4.

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.

5.

#### **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

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 3.: 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 vorwiegend Flächen, die z.T. mehr als 100 Jahre 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 wie z.B. auch die 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 Brachflächen.

Wie die Entwicklung der Gehölze entlang der Sudetenstraße und im Bereich der ehem. Erzverladung zeigt, brauchen diese und damit auch die Besiedlung durch die Tierwelt nur einen Bruchteil der Zeit, die Böden zur Regeneration benötigen.

#### **zu 4.: 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.

Immissionsaufpunkt 6 sogar > 60 dB; vgl. Abb. 9 : Lärmkarte Beurteilungspegel nachts, Variante 4 auf Seite 16 des vorgelegten Lärmgutachtens).

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

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

Daraus macht die Begründung zur FNP-Änderung folgendes:

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

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

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

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

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

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 bahntinterne Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken seinen Abschluss gefunden hat.

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

#### **zu 5.: 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 genutzte Begriff der „städtebauliche Richtwerte“ ist insofern irreführend, als er eine weitergehende Verbindlichkeit erwarten lässt.

Die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005 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.

### Alternativen- / Bedarfsprüfung

6. 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 (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.
7. **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 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:**
8. 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.
- Mit freundlichen Grüßen,

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 objektbezogenen/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 auch 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. 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. Dies ist eine aus Sicht des Immissionsschutzes durchaus positiv zu bewertende Nebenwirkung.

#### **zu 6.: 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 01.01.2018-31.12.2035 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](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 Wohnungsbedarfes - und zwar flächenschonend - abgegolten werden.

#### **zu 7.: 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 Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.“

Die 2013 eingeführte Landwirtschaftsklausel unterstreicht den Vorrang des Flächenrecyclings 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, Natur und Landschaft zeigen.

In der Abwägung wird den Belangen des Bodenschutzes und der Verkehrsvermeidung aber der Vorrang eingeräumt.

**zu 8.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Zu Begründung wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1-7 verwiesen.

35440 Linden

Magistrat der Stadt Linden  
Konrad-Adenauer-Str. 25  
35440 Linden

Linden, den 28.10.2021

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Flächennutzungsplan-Änderung „Am Bahnhof“ in Großen- Linden stimme ich mit folgenden Begründungen **nicht** zu:

**1. Wegfall der Grünfläche**

Städtische Grünflächen sind ein Bestandteil „grüner Infrastruktur“ und damit ein wichtiger Teil für alle Bewohner und tragen zum Klima sowie dem Umweltschutz bei. Da die Grünfläche nicht in ihrer Ursprünglichkeit bewahrt werden soll (von 108 Bäumen sollen 38 gefällt werden) wird diese Fläche einen erheblichen Schaden nehmen, obwohl heutzutage im Zuge des Klimawandels jeder Baum zählt. Auch viele Tiere verlieren ihren Lebensraum.

**2. Zunahme der bereits schon angespannten Verkehrssituation**

Mit der geplanten überdimensionierten Bebauung ist mit einer weiteren Verschärfung der Verkehrslage in der Sudetenstraße zu rechnen. Die Straße ist dafür nicht ausgelegt: im Gegenteil, hier wohnen mittlerweile einige Familien mit kleinen Kindern, so dass man aus eigener Erfahrung die Straße als recht gefährlich empfindet. Mit diesem Bauprojekt würde der Straßenverkehr ein unvorstellbar großes Ausmaß annehmen. Einhergehend mit der starken Verkehrszunahme ist mit einer deutlichen Lärmzunahme zu rechnen. Als Verbindungsstraße zum stark frequentierten Gewerbegebiet ist die Straße bereits jetzt überlastet.

**3. Verminderte Lebensqualität für bereits Ansässige und neue Anwohner**

Den Häusern aus den Fünfziger Jahren in der Sudetenstraße würde mit dem Bauvorhaben auf der anderen Straßenseite überdimensionierte Wohnblocks entgegengesetzt, die weder zum Straßenbild passen noch attraktiv für neue Bewohner sind, da die Fenster, Balkone zur Straßenseite ausgelegt sind und sich auf der anderen Seite direkt die Schienen des nahegelegenen Bahnhofs befinden und somit die noch unattraktivere mit Lärm belastende Seite sind.

Den in der Sudetenstraße befindlichen ca. 45 Wohneinheiten werden ca. 120 Wohneinheiten entgegengesetzt, was in etwa 250 – 300 zusätzliche Bewohner in der Sudetenstraße entsprechen

Öffentlichkeit 2 (28.10.2021)

**Beschlussempfehlungen**

**zu 1.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Nach dem aktuellen Wohnraumversorgungskonzeptes für den Landkreis Gießen“ 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 Entwurf des Regionalplanes Mittelhessen 2021 bestätigt die defizitäre Wohnraumversorgung. Die Stadt Linden muss sich dieser Thematik stellen und Bauland ausweisen, da der Zusatzbedarf im Bestand nicht gedeckt werden kann. Gleichzeitig gilt es aus Gründen des Klimaschutzes, bislang baulich nicht genutzte Flächen im Außenbereich zu schonen. Hier drängt sich der Standort „Am Bahnhof“ geradezu auf.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst nur Flächen, die z.T. mehr als 100 Jahren gewerblich genutzt wurden. Ihr vegetationskundlicher und faunistischer Wert ist Ergebnis der Sukzession, die erst nach Aufgabe der vormaligen Nutzung eingesetzt hat. Dies betrifft auch die ehem. Gärten entlang der Sudetenstraße, von deren früherer Existenz heute nur noch zwei kleinere Grabgärten zeugen.

Der Natureg-Viewer (<https://natureg.hessen.de>, Abruf 11.11.2021) beinhaltet weder Hinweise auf ein Schutzgebiet noch Hinweise auf gesetzlich geschützte Biotop/Biotopkomplexe. Nur in dem Layer „Luftbildinterpretation Streuobst und Gehölze“ ist der nördliche Teil des räumlichen Geltungsbereiches als „Gehölz“ gekennzeichnet. Die Kennzeichnung umfasst große Teile der bahnbegleitenden Flächen zwischen dem Forst im Norden und der A45 im Süden. Als Jahreszahl wird 2010 angegeben. Die Jahreszahl ist deshalb interessant, weil sie belegt, dass die aus der Sukzession nach Aufgabe der Gärten entstandene Gehölzstruktur noch vor 10 Jahren nicht als solche gewertet wurde. Die Gehölze sollen hier verbal nicht abgewertet werden. Aber deren Entwicklung erlaubt eine differenzierte Betrachtung und auch die Entnahme von, bezogen auf deren natürliche Lebensdauer, jungen Bäumen.

Belange des Klimaschutzes umfassen nicht nur Bäume, sondern vor allem auch den Boden. Jede andere Baulandentwicklung, z.B. eine Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes „Nördlich Breiter Weg“ würde bisher nur landwirtschaftlich genutzte Böden beanspruchen und in ihren natürlichen Funktionen beeinträchtigen bzw. diese zerstören.

Die vorgetragenen Bedenken finden dadurch Berücksichtigung, dass der aus den Gärten heraus entstandene Gehölzstreifen bis auf die notwendigen Zuwegungen erhalten bleibt, die Dächer begrünt und zwischen der geplanten Bebauung und den Bahnanlagen weitere Maßnahmen i.S. der Biodiversität vorgenommen werden.

würde. Dies würde zu einer deutlich negativen Beeinträchtigung der aktuellen Wohn- und Lebensqualität aller Bewohner in der Sudetenstraße. Das Straßen- und Landschaftsbild würde sich durch die überdimensionierte Bebauung stark verändern.

Mit freundlichen Grüßen

## **zu 2.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.**

Die Sudetenstraße dient der Erschließung der anliegenden Grundstücke. Der heute beklagte Durchgangsverkehr ist im Wesentlichen auf die Entwicklung des Gewerbegebietes „Großen-Linden-Nord“ zurückzuführen, da die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 3129 (Leihgesterner Straße - Moltkestraße - Alte Heerstraße - Gießener Pforte) Widerstände aufweist, die viele Kraftfahrer dazu verleiten, abzukürzen. Die Stadt Linden hat in den vergangenen Jahren durch einen verkehrsberuhigten Umbau der Sudetenstraße reagiert. Hierdurch konnten zumindest die Fahrgeschwindigkeiten reduziert werden.

Die geplante Bebauung trägt der Verkehrssituation durch die Anordnung der notwendigen Stellplätze in einem Garagengeschoss, dass entgegen der ursprünglichen Planung nicht mehr auch von der Bahnhofstraße, sondern nur noch von der Sudetenstraße nördlich der Einmündung der Ludwigstraße aus angefahren werden kann, Rechnung. An der Sudetenstraße zwischen Bahnhofstraße und Ludwigstraße sind nur noch wenige Stellplätze für Kurzzeitparker vorgesehen.

Die Frage, ob die Straße in diesem Abschnitt bereits überlastet ist, war Anlass für die Beauftragung einer Verkehrsuntersuchung. Die Verkehrsuntersuchung (die Zählungen fanden am 16.09.2020 und 17.09.2020, d.h. rd. 4 Monate nach dem 1. Lockdown statt) kommt zu dem Ergebnis, dass maximale prognostizierte Querschnittsbelastung in dem Abschnitt der Sudetenstraße zwischen Bahnhofstraße und Ludwigstraße bei ca. 150 Kfz/h liegen wird. Sie kann nach den einschlägigen Regelwerken auch weiterhin in die Straßenkategorie „Wohnstraße“ eingeordnet werden. Auch die am 11.11.2021 durchgeführten Kontrollzählungen haben die Gutachter zu keiner abweichenden Beurteilung veranlasst.

Die Beurteilung anhand bundesweit geltender Regelwerke mag zwar von der subjektiven Wahrnehmung abweichen, ist für die Stadt Linden, auch bezogen auf den Gleichbehandlungsgrundsatz, aber abwägungsrelevant. Die Stadt Linden wird die Verkehrsentwicklung auch weiterhin beobachten und, soweit erforderlich, die Anordnung verkehrlenkender Maßnahmen prüfen.

## **zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Die geplante Bebauung wird sich auf das Straßenbild auswirken. Die Schwierigkeit in der Bewertung besteht in deren fehlender Objektivierbarkeit. 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. Eine durch Vor- und Rücksprünge aufgelockerte Fassadenabwicklung wird aber dafür Sorge tragen, dass der Eindruck eines baulichen Fremdkörpers vermieden wird.

Dass die Nähe zur Main-Weser-Bahn einer Wohnbebauung nicht entgegensteht, zeigen auch 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. Zur Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sind objektbezogene/passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Bestandsbebauung weist entsprechend den Bedürfnissen ihrer Entstehungszeit vergleichsweise große Grundstücke mit nach Westen orientierten Freiflächen auf. Diese dienten ehem. vorrangig dem Anbau von Obst- und Gemüse zur Selbstversorgung, denn der Lebensmitteleinzelhandel, wie wir ihn heute kennen, entwickelte sich erst ab Ende der 1960er Jahre. Heute handelt es sich um wertvolle Wohnaußenbereiche, die je nach Interessenlage der Eigentümer durch Vielschnittrassen oder vielgestaltige Biotope geprägt sein können.

Aber die Wohnraumnachfrage ist differenzierter. So werden zunehmend auch Wohnungen mit attraktivem Zuschnitt, energetisch optimierter Bauweise und heutigen Anforderungen genügender technischer Ausstattung nachgefragt. Solche hochwertigen Wohnungen sollen „Am Bahnhof“ realisiert werden. Dass die zur Nachmittagssonne hin orientierten Fenster und Balkone zur Sudetenstraße hinblicken, wird hierbei nicht verkannt. Allerdings erfolgt der Bezug in Kenntnis der vorhandenen Straße.

Nur der Vollständigkeit halber sei hier noch auf den positiven Aspekt hingewiesen, dass viele der Ein- und Zweifamilienhäuser durch die geplante Bebauung eine deutliche Verbesserung bezogen auf die bahnbedingten Lärmimmissionen erfahren werden.

35440 Linden

26.10.2021

An die

Stadt Linden

Konrad-Adenauer Str. 25

35440 Linden

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

**Wir stimmen der Flächennutzungsplan-Änderung nicht zu.**

Begründung

1. **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 „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.

Öffentlichkeit 3/1 (26.10.2021)

**Beschlussempfehlungen**

Vormerkung: Die Verfasser habe zwei Stellungnahmen abgegeben, im Betreff genannt werden einmal die Änderung des Flächennutzungsplanes und einmal der Bebauungsplan. Da inhaltlich jeweils beide Ebenen der Bauleitplanung betroffen sind, werden beide Stellungnahme in beide Abwägungen eingestellt.

**zu 1.: Der Anregung wird nicht entsprochen.**

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 Gehölzstreife entlang der Sudetenstraße ist nicht begehbar und entfaltet damit auch keine Naherholungsfunktion. Östlich der Bahnanlagen befindet sich zwischen den geräumigen Ackerschlägen und der Böschung zu den Gleisen eine Reihe Freizeitgärten mit unterschiedlich intensiver Begrünung. Besonderen Wert legen die Nutzer augenscheinlich auf blickschützende Bepflanzungen gegenüber dem Wirtschaftsweg i.R. oberes Viadukt. Der Übergang 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.

## 2. 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 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.

## 3. 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!

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 Dichte der an das Plangebiet angrenzenden und durch Ein- und Zweifamilienhäuser auf vergleichsweise großen Grundstücken geprägten Quartiere ist jedenfalls nicht geeignet, der geplanten Bebauung entgegengehalten zu werden.

### zu 2.: 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: Das Grüne Band versteht sich dabei als verbindendes Element der einzelnen Grünräume und verknüpft die Stadt mit den umliegenden Naturräumen. 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 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.

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

#### 4. 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.

#### 5. 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

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 3.: 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 vorwiegend 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 Sudeckenstraße 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.

Der Vollständigkeit halber sei nochmals darauf hingewiesen, dass „Am Bahnhof“ keine Belange der Landwirtschaft berührt werden.

#### zu 4.: 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 ohnehin durch den Bundesverkehrswegeplan vorbereitet werden.

Immissionsaufpunkt 6 sogar > 60 dB; vgl. Abb. 9 : Lärmkarte Beurteilungspegel nachts, Variante 4 auf Seite 16 des vorgelegten Lärmgutachtens).

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

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

Daraus macht die Begründung zur FNP-Änderung folgendes:

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

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

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

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

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

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Streckenabschnitt Friedberg - Gießen - Wetzlar 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 vorliegend keiner Erörterung.

#### **zu 5.: 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 Begriff der „städtebauliche Richtwerte“ ist insofern irreführend, als er eine weitergehende Verbindlichkeit erwarten lässt.

Die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005 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.

6. **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 (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**

7. Das Ziel der Nutzung von brach gefallen 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 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.

8. **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.

Mit freundlichen Grüßen,

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 objektbezogenen/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 passiven/objektbezogenen Schallschutzmaßnahmen als auch die Prüfung, ob Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforderlich werden, sind Gegenstand der Baugenehmigungsverfahren.

Die Bestandsbebauung jenseits 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 Abschirmung ist eine aus Sicht des Immissionsschutzes durchaus positiv zu bewertende Nebenwirkung.

#### **zu 6.: 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](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 flächenschonend - abgegolten werden.

#### **zu 7.: 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 Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.“

Die 2013 eingeführte Landwirtschaftsklausel unterstreicht den Vorrang des Flächenrecyclings 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, Natur und Landschaft zeigen. In der Abwägung wird aber den Belangen des Bodenschutzes und der Verkehrsvermeidung der Vorrang eingeräumt.

**zu 8.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

Zu Begründung wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 1-7 verwiesen.

35440 Linden

An die

Stadt Linden

Konrad-Adenauer Str. 25

35440 Linden

Linden, den 26.10.2021

Stellungnahme zum Entwurf der Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden  
Bebauungsplans Nr. 68 „Am Bahnhof“,

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

1. **Deutliche Wertminderung unserer Immobilie in der Sudetenstraße um bis zu 50% aufgrund der unverhältnismäßig dimensionierten/ überdimensionierten Bebauung entlang der Sudetenstraße auf der heute unbebauten Straßenseite.**  
Die geplante Bebauung fügt sich städtebaulich nicht in die Umgebung ein. Die Sudetenstraße ist durch Einfamilienhaus Bebauung und kleine Einheiten Geschosswohnungsbau geprägt. Das Vorhaben sprengt den standörtlich gegebenen Rahmen.  
Den hier befindlichen ca. 45 Wohneinheiten werden ca. 120 Wohneinheiten und damit das 2,7-fache entgegengesetzt. Damit werden etwa 250 – 300 Personen zusätzlich in der Sudetenstraße leben. Die Bewohner können aufgrund der Gegebenheiten ausschließlich nach Westen „leben“ (Fenster öffnen, Balkone beleben etc.). Dies wird zu einer deutlich negativen Beeinträchtigung der aktuellen Wohn- und Lebensqualität der in der Sudetenstraße lebenden Menschen führen. Die massive Bebauung führt zu einer starken Veränderung des Straßen- und Landschaftsbildes, und damit zu einem Attraktivitätsverlust des Geltungsbereichs, insbesondere zu einem Verlust der Attraktivität des Wohnens.  
Wir haben unsere Immobilie in der Sudetenstraße mit der Kenntnis erworben, dass entlang der Sudetenstraße kein weiteres Bauland vorhanden ist und sich Landschaftsbild, Erholungswert sowie Infrastruktur nicht in der durch das Bauvorhaben gegebenen Weise verändern werden. Grundlage dafür ist der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Linden der Visavis eine öffentliche Grünfläche ausweist. Dies soll nun durch eine einfache Änderung des Flächennutzungsplans abgeändert werden.
2. **Weitere Verschärfung der Verkehrsproblematik in der heute schon stark verkehrsbelasteten Sudetenstraße.**  
Das aktuell vorliegende Verkehrsgutachten wurde während der Corona-Pandemie durchgeführt und kann daher nicht als ausreichend qualifiziert bewertet werden. Außerhalb der pandemischen Situation ist ein deutlich größeres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das auch aufgrund der Verbindung zum Gewerbegebiet in nördliche Richtung in den letzten Jahren stark zugenommen

Öffentlichkeit 3/2 (26.10.2021)

### **Beschlussempfehlungen**

#### **zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

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

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

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

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

hat. Mit einer derartig geplanten überdimensionierten Bebauung ist mit einer weiteren Verschärfung der Verkehrslage in der Sudetenstraße zu rechnen. Die Straße ist dafür nicht ausgelegt. Einhergehend mit der starken Verkehrszunahme ist mit einer deutlichen Lärmzunahme zu rechnen.

Nicht geprüft wurde außerdem die Verkehrsprognose unter Einbeziehung der geplanten Anbindung der Nikolaus-Otto Straße/Sudetenstraße an die Gießener Straße via neuer Bahnunterführung. Auch dies ist ein Mangel im abwägungserheblichen Material. Ebenso nicht einbezogen sind Änderungen bzgl. einer zukünftig vermehrten Frequentierung des Bahnhofs aufgrund der politisch angestrebten Verlagerung des Nahverkehrs auf die Schiene.

3. **Negative klimatische Auswirkungen auf die Wohnbesiedlung und das Stadtklima insgesamt**  
 Durch die massive Bebauung von 270 m Länge werden kühle Luftströmungen von Osten/Nordosten bzw. dem Feld und dem Lückeabachtal blockiert und damit die Abkühlung der Wohnbesiedlung in der Sudetenstraße und der dahinter liegenden Bereiche behindert. Trotz Dachbegrünung und der geplanten Neuanpflanzungen wird es insgesamt einen Verlust an Biomasse geben. Dadurch werden sowohl die Verdunstungskühle, als auch die Speicherung von CO2 und Feinstaub verringert. In der Folge kommt es zu deutlich höheren innerörtlichen Temperaturen und damit insbesondere in den heißen Sommermonaten zu negativer Auswirkung auf die Lebensqualität der Bevölkerung.

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

In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es auf S.7 im Kap. 1.4: „Der Bebauungsplan „Am Bahnhof“ würdigt das ISEK insofern, als die die Sudetenstraße begleitende Gehölzstruktur weitgehend erhalten und erlebbar bleibt.“ Von 108 Bäumen sollen 38 gefällt werden. Nirgendwo wird garantiert, dass die übrigen Bäume und Sträucher die Bauarbeiten überstehen. Zudem macht die „Gehölzstruktur“ nicht allein den Grüngürtel aus. So „zerstückelt“ wie das alles dann am Ende ist, ist auch nichts mehr mit „erlebbar“! Im ISEK wird ein „Grünes Band“ vorgeschlagen. Und der Grüngürtel ist ein Teil dieses Bandes! Davon zu sprechen, es würde auf das ISEK eingegangen klingt nach Hohn!

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

**zu 2.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**

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

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

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

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

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

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

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

#### Ergänzend: Wohnraumbedarf

6. Die Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den Teilraum Süd des Landkreises Gießen (Fernwald, Langgöns, Linden, Pohlheim), das am 15.10.2021 vorgestellt wurde, bestätigt, dass es keinen großen Bedarf an sehr kleinen Wohnungen gibt. Tatsächlich fehlt es an Wohnungen für Senioren, Behinderte und "Arme". Was Revikon bauen will, ist nicht das, was gebraucht wird. Geplant sind "barrierearme" Wohnungen, das ist nicht klar definiert. (Ebenerdiger Zugang und Fahrstuhl kann man schon als barrierearm verkaufen...) Und auf die Mieten, die für die Eigentumswohnungen genommen werden hat niemand Einfluss.

Ab 2026 wird die Bevölkerung im Landkreis wieder abnehmen und ab 2032 auch in Linden - so die Prognose. Überteuerte Wohnungen und / oder Wohnungen von schlechter Wohnqualität werden sich dann nicht mehr vermieten lassen und es ist mit entsprechenden Leerständen zu rechnen.

Es ist eine Scham, dass obwohl ausreichend Entwicklungsland in Linden vorhanden ist, Lindener Bürgern solche Wohn- Lebens- und Arbeitsverhältnisse zugemutet werden sollen!

Und wie viel Wachstum eine Kommune haben will ist am Ende eine politische Entscheidung.

Mit freundlichen Grüßen,

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

#### zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

#### zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2 der Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplanes verwiesen.

Ergänzend muss darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Linden zu keinem Zeitpunkt eine „Entwicklungspflicht“ für die Grünfläche hatte. Der Bebauungsplan „Ortslage Großen-Linden“ 1. Änderung aus dem Jahr 2002 weist den heutigen Gehölzstreifen als „Private Grünfläche, Zweckbestimmung Gartenland“ aus. Der Begriff „privat“ bezieht sich nicht auf die Eigentumsverhältnisse, sondern die Nutzung. Eine Nutzung durch die Öffentlichkeit war zu keinem Zeitpunkt geplant. Infolge der rückläufigen Nachfrage nach Gartenland, derzeit sind nur noch zwei kleine Grabgärten vorhanden, konnten auch freigelegene Flächen nicht mehr verpachtet werden und sind der Sukzession anheimgefallen. Die Stadt Linden wird die Fläche aber auch weiterhin pflegen, ohne die heute als wertvoll erachteten, infolge der Nutzungsaufgabe entstandenen Gehölze zu roden.

#### zu 5.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Die geplante Bebauung wird sich auf das Landschaftsbild auswirken. Aber nicht jede Änderung stellt auch eine Beeinträchtigung dar. 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 Fassadengestaltung, der Einsatz von Holzelementen und die Transparenz der Zwischenbauten für eine Gliederung Sorge.

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. Der Übergang der Bahngleise 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 der geplanten Wohnbebauung sichtbar sein werden. Da das anschließende Gelände nördlich und östlich abfällt, reduziert sich die Sichtbarkeit auch für den weiter entfernt stehenden Betrachter. Eine wie auch immer zu definierende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die der geplanten Bebauung entgegengehalten werden müsste, ist jedenfalls nicht zu erwarten.

#### **zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

Zum dem Thema Wohnraumbedarf wird auf die Ausführungen zu Ziffer 6 der Stellungnahme zum Bebauungsplan verwiesen.

Bei der in Satz 3 gemachten Äußerung handelt es sich um eine nicht verifizierte und auch nichtverifizierbare These, denn es sollen Wohnungen unterschiedlicher Größe für unterschiedliche Nachfragegruppen gebaut werden. Deren Qualifizierung sind ebenso wie Fragen der Kauf- und Mietpreisfindung kein Gegenstand des vorliegenden Abwägungsprozesses.

Stellungnahme der Famili zum Entwurf der Bauleitplanung der Stadt Linden, Stadtteil Großen-Linden Bebauungsplans Nr. 68 „Am Bahnhof“,

Wir widersprechen dem in der Offenlegung befindlichen Entwurf des Bebauungsplan Nr. 68 „Am Bahnhof“. Zur Begründung führen wir folgende Punkte an:

**1. Deutliche Wertminderung unserer Immobilie in der Sudetenstraße um bis zu 50% aufgrund der überdimensionierten Bebauung entlang der Sudetenstraße auf der heute unbebauten Straßenseite.**

Die geplante Bebauung fügt sich städtebaulich nicht in die Umgebung ein. Die Sudetenstraße ist durch Einfamilienhaus Bebauung und kleine Einheiten Geschosswohnungsbau geprägt. Die massive Bebauung führt zu einer starken Veränderung des Straßen- und Landschaftsbildes, und damit zu einem Attraktivitätsverlust des Geltungsbereichs, insbesondere zu einem Verlust der Attraktivität des Wohnens.

Wir haben unsere Immobilie in der Sudetenstraße mit der Kenntnis erworben, dass entlang der Sudetenstraße kein weiteres Bauland vorhanden ist und sich Landschaftsbild, Erholungswert sowie Infrastruktur nicht in der durch das Bauvorhaben gegebenen Weise verändern werden. Grundlage dafür ist der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Linden der zwischen unserer Immobilie und dem Bahnhof eine öffentliche Grünfläche ausweist. Dies soll nun durch eine einfache Änderung des Flächennutzungsplans abgeändert werden. Das macht die generelle Nutzung von Flächennutzungsplänen im wesentlichen obsolet.

**2. Weitere Verschärfung der Verkehrsproblematik in der heute schon stark verkehrsbelasteten Sudetenstraße.**

Das aktuell vorliegende Verkehrsgutachten wurde während der Corona-Pandemie durchgeführt und kann daher nicht zum Vergleich herangezogen werden. Außerhalb der pandemischen Situation ist ein deutlich größeres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das auch aufgrund der Verbindung zum Gewerbegebiet in nördliche Richtung in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Mit einer derartig geplanten überdimensionierten Bebauung ist mit einer weiteren Verschärfung der Verkehrslage in der Sudetenstraße zu rechnen. Die Straße ist dafür nicht ausgelegt. Einhergehend mit der starken Verkehrszunahme ist mit einer deutlichen Lärmzunahme zu rechnen.

Nicht geprüft wurde außerdem die Verkehrsprognose unter Einbeziehung der geplanten Anbindung der Nikolaus-Otto Straße/Sudetenstraße an die Gießener Straße via neuer Bahnunterführung. Auch dies ist ein Mangel im abwägungserheblichen Material.

Ebenso nicht einbezogen sind Änderungen bzgl. einer zukünftig vermehrten Frequentierung des Bahnhofs aufgrund der politisch angestrebten Verlagerung des Nahverkehrs auf die Schiene. Insbesondere sind hier die Parkplätze ein Problem, die schon vor dem Bau nicht ausreichend vorhanden waren. Die Schaffung weiterer Parkflächen anstatt eines Wohngebietes wäre hier vorrangig zu realisieren, da der Bahnhof Großen Linden auch von den umliegenden Gemeinden ohne Bahnanschluss oder ohne direkten Anschluss nach Frankfurt genutzt wird (Hüttenberg, Pohlheim und umliegende).

**3. Negative klimatische Auswirkungen auf die Wohnbesiedlung und das Stadtklima insgesamt**

Durch die massive Bebauung von 270 m Länge werden kühle Luftströmungen von Osten/Nordosten bzw. dem Feld und dem Lückebeachtal blockiert und damit die Abkühlung der Wohnbesiedlung in der Sudetenstraße und der dahinter liegenden Bereiche behindert. Trotz Dachbegrünung und der geplanten Neuanpflanzungen wird es insgesamt einen Verlust an Biomasse geben. Dadurch werden sowohl die Verdunstungskühle, als auch die Speicherung von CO<sub>2</sub> und Feinstaub verringert. In der Folge kommt es zu deutlich höheren innerörtlichen Temperaturen und damit insbesondere in den heißen Sommermonaten zu negativer Auswirkung auf die Lebensqualität der Bevölkerung.

Öffentlichkeit 4 (25.10.2021)

**Beschlussempfehlungen**

**zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.**

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

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

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

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

**zu 2.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.**