



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 vorgesehen 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 aber keine Veränderungen vorgenommen. Auf die Maßnahmen, die die Deutsche Bahn AG im Kontext 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 Umweltbericht 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 Umsiedelung 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-biotope>, 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 angedient 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 Sprosse, aus denen sich neue Bäume entwickeln. Sie kann daher auch kritisch bewertet werden, wie das folgende Zitat aus dem Baumpflegeportal zeigt (https://www.baumpflegeportal.de/aktuell/baum-des-jahres-2020_robinie-robinia-pseudoacacia/, Abruf 12.11.2021):

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

Aufgrund der Stellungnahmen schon der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 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
- 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 ausgelegen 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 „begrüntem“ 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 I 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 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.
- 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, 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.

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 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. 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 Lärmmmissionen 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, 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 Familie 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 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.

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.

4. Verlust der Grünfläche

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

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

5. Bahnverkehr

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

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

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

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

Die streckennahen Flächen sind für die Entwicklung des Bahnverkehrs vorzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen,

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

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

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

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

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

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

zu 5.: Der Anregung wird nicht entsprochen.

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

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

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

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

35440 Linden

email

Linden, den 27.09.2021

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

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

1.

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

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

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

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

2.

Weitere Verkehrszunahme in der heute schon belasteten Sudetenstraße

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

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

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

3.

Negative klimatische Auswirkungen auf die Wohnbesiedlung und das Stadtklima insgesamt

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

Öffentlichkeit 5 (27.09.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

zu 2.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

4.

Verlust der Grünfläche

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

5.

Rückstaufreie Entwässerung der Sudetenstraße

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

6.

Gedanken zum Bauobjekt

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

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

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

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

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

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

zu 4.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

als wertvoll erachteten infolge der Nutzungsaufgabe entstandenen Gehölze zu roden.

zu 5.: Den Bedenken wird abgeholfen.

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

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

zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

zungen mit Bodenanschluss möglich sind, lockert der Gehölzstreifen zwischen den geplanten Mehrfamilienhäusern und der Sudetenstraße die Fassaden zusätzlich auf, um nur drei Aspekte zu nennen. Hinzu kommt, und dies ist nicht ganz unwichtig, dass es sich in Linden um ein Unternehmen handelt, das den Wohnungsmarkt in Linden kennt und daher sowohl von den Wohnungsgrößen und deren Ausstattung als auch der Preisbildung passgenau arbeiten kann. Leerstände, wie die in der Stellungnahme angesprochenen, wird es „Am Bahnhof“ nicht geben.

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

Vorbemerkung:

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

Ein erster „kurzer“ Überblick:

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

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

Öffentlichkeit 6/1 (19.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

zu 2.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

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

zu 3.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

Hier in relativer Kürze, was noch alles fehlt:

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

zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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

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

zu 5.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Eine erste Schlussfolgerung:

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

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

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

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

zu 6.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

zu 7.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

zu 8.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

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

zu 9.: Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

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

Einzelne Aspekte noch ausführlicher:

Zum Thema Mikroklima:

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

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

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

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

zu 10.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

zu 11.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

Zum Thema Lärm:

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

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

zu 12.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

zu 13.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

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

zu 14.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

19. **Zum Umweltbericht:**

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

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

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

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

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

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

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

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

zu 15.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

zu 16.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

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

zu 17.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

zu 18.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zu 19.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

Der Grüngürtel für die Naherholung?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zu 20.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

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

21.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Guten Tag Frau

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

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

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

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

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

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

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

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

Mir ist dieses „Wirtschaftsdenken“ fremd.

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

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

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

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

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

Auch bezahlbar ist nicht definiert!

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

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

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

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

Fazit zum Thema Bevölkerungswachstum und Wohnraumbedarf:

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

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

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

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

zu 21.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23. Quasi-Anhang:

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

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

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

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

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

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

zu 22.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

Südlich des Arnburger Weges ist eine Wohngebietsentwicklung nicht zulässig, da das Gelände im Bereich der parallel zur A45 verlaufenden 380 kV-Freileitung liegt. Hier ist die Ausweisung von Wohngebieten nicht zulässig, wie der folgende Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Hessen zeigt:

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

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

zu 23.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Sie begründen für den vorliegenden Abwägungsprozess keinen weiteren Handlungsbedarf.

Stellungnahme von Komfort (also zum Mikroklima):

zu Anlage_4_Außen-

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

Titel des Dokumentes:

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

erstellt von: Transsolar KlimaEngineering

In Kürze:

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

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

Und nun ausführlich:

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

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

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

Öffentlichkeit 6/2 (19.10.2021)

Beschlussempfehlungen

zu 1.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

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

zu 2.: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

Vor allem aber - wie wichtig ist dieser Aspekt überhaupt?

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

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

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

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

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

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

Auf dieser Seite der Stadt Gießen:

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

ist die Karte verlinkt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zu 3.: Die Bedenken werden zurückgewiesen.

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

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

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