

## Zusammenstellung der Stellungnahmen

### Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan „Osthafen, westlich des Hafenwegs“ im Ortsbezirk Schierstein

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die in § 1 Abs. 6 Nr. 1 bis 12 Baugesetzbuch (BauGB) aufgeführten Belange insbesondere zu berücksichtigen. Dabei sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander nach § 1 Abs. 7 BauGB gerecht abzuwägen. Die Vorschriften über die Aufstellung von Bauleitplänen gelten nach § 1 Abs. 8 BauGB auch für ihre Änderung, Ergänzung und Aufhebung.

Das Abwägungsgebot ist Ausdruck des für räumliche Planungen maßgeblichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Die bei der Planung regelmäßig vorhandenen vielschichtigen Interessenlagen sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Ziel des Abwägungsgebots ist es, dass das Produkt der Abwägung - die planerischen Festsetzungen als Abwägungsergebnis - der insgesamt gegebenen Sachlage gerecht wird.

## Inhaltsverzeichnis

### Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden 15 Stellungnahmen und Anregungen zum Bebauungsplan vorgebracht.

1. Einwendergruppe 1 .....	4
2. Einwender_2 .....	9
3. Einwender_3 .....	13
4. Einwender_4 .....	16
5. Einwender_5 .....	16
6. Einwender_6 .....	24
7. Einwender_7 .....	33
8. Einwender_8 .....	39
9. Einwender_9 .....	40
10. Einwender_10 .....	48
11. Einwender_11 .....	49
12. Einwender_12 .....	51

13. Einwender_13.....	52
14. Einwender_14.....	53
15. Einwender_15.....	62

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

1. Regierungspräsidium Darmstadt (RP DA).....	67
2. RP DA, Kampfmittelräumdienst.....	73
3. Tiefbau- und Vermessungsamt.....	73
4. Liegenschaftsamt.....	75
5. Ref. Wirtschaft und Beschäftigung.....	75
6. Untere Denkmalschutzbehörde.....	76
7. Landesamt für Denkmalpflege.....	77
8. Umweltamt.....	78
9. Naturschutzbeirat.....	91
10. VHF Naturschutz.....	92
11. Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW).....	92
12. PLEdoc.....	93
13. Kraftwerke Mainz-Wiesbaden.....	93
14. ESWE Verkehrsgesellschaft mbH - Lokale Nahverkehrsaufgaben -.....	94
15. ESWE Versorgungs AG - Zentrale Koordination.....	94
16. DB Netz.....	94
17. RMV GmbH.....	95
18. Eisenbahn Bundesamt.....	95
19. Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen.....	95
20. IHK Wiesbaden.....	96
21. Vorbeugender Brandschutz.....	96
22. Polizeipräsidium Wiesbaden.....	101

**Tabellarische Übersicht der eingeschränkten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden nach § 4a Abs. 3 BauGB**

Stellungnahmen aus der eingeschränkten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

1. Einwender 1 ..... 102

**Anlagen**

1. Beschluss Nr.0064 der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Schierstein am 19.06.2019..... 103
2. Beschluss Nr. 0086 der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Schierstein am 14.08.2019..... 103

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
1. Einwender- gruppe 1	Die Änderung des Bebauungsplans, wie vorgeschlagen lehne ich ab. Zum einen ist die Parkplatzsituation im Altort Schierstein und im Bereich Storchenallee nicht geklärt und wird sich noch erheblich verschlechtern.	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Durch die Umsetzung des Bebauungsplans entfallen im Bereich der Storchenallee keine Stellplätze. Aufgrund der Entfernung des Plangebiets zum Altort sind durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die dortige Parksituation zu erwarten. Der Bebauungsplan setzt umfängliche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest. Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen. Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus. Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ (der Verkehrsmittelwahl) berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegezähl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Zum anderen lehne ich die weitere großflächige Versiegelung von Bodenflächen ohne eine angemessene Ausweisung von Grünflächen in der Osthafenbebauung ab! Der Schiersteiner Hafen ist für viele Menschen ein Naherholungsgebiet und soll diesen Charakter behalten.	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Die im Bebauungsplan „Schierstein 1980/01, Spazierweg-Osthafen“ festgesetzte öffentliche Grünfläche liegt seit langer Zeit brach, wirkt verwahrlost und wird teilweise legal, teilweise illegal als Abstell- und Lagerfläche genutzt.</p> <p>Die seit nahezu 40 Jahren nicht erfolgte Realisierung der öffentlichen Grünfläche liegt unter anderem darin begründet, dass</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>diese Fläche bis vor wenigen Jahren an die gewerblich, industrielle Nutzung des Raiffeisensilos anschloss und durch Gleisanlagen sowie die westlich folgende militärische Nutzung geprägt war. Aufenthaltsqualitäten waren dort nicht zu erkennen. Ein großer Teil der Fläche war an den Angelverein Schierstein verpachtet, der zwischenzeitlich einen neuen Standort gefunden hat. Mit dem Wegfall der Schienentrasse und der gewerblichen Nutzung des Raiffeisensilos im unmittelbaren Hafengebiet war das Gelände für den Neubau des Betriebshofes des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) blockiert. Auch hier ist es, wie beim Angelverein, gelungen den Standort nicht weiter zu verfolgen, da mit dem Betriebshof des WSA die Uferpromenade ab dem heutigen Schufagelände geschlossen worden wäre.</p> <p>Die seit Beschluss der Rahmenplanung 2006 erreichten Veränderungen im Hafengebiet sind vielfältig. So gehört in diesen Kontext auch die Betriebsaufgabe des Zementwerks, dessen Flächen nach der Fertigstellung der Schiersteiner Brücke zu einem großen Teil renaturiert werden. Die Verlagerung des Bootskrans, die Verlagerung des Angelvereins, der Abriss des Raiffeisensilos, der Erhalt der Durchgängigkeit der Hafepromenade und der damit verbundene Ausbau, die erhebliche Reduzierung des Schadensrisikos durch einen Chemikalienunfall in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden, all dies sind erfolgreich vollbrachte Zielsetzungen, die die Gesamtsituation am Schiersteiner Hafen wesentlich verbessern und erhebliche Vorteile zugunsten der Allgemeinheit beinhalten.</p> <p>Die Naherholung am Schiersteiner Hafen wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht eingeschränkt. Im Gegenteil wird sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zukünftig erheblich verbessern. Dazu tragen insbesondere folgende Festsetzungen des Bebauungsplans bei:</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bebauung fungiert als Puffer zwischen dem Hafen und den Gewerbebetrieben an der Rheingaustraße (sowohl im Hinblick auf die Geräuschentwicklung als auch aufgrund der höheren städtebaulichen Qualität).</li> <li>• Die Gebäude treten gerade im Bereich der Uferpromenade an mehreren Stellen bewusst zurück.</li> <li>• Wege und Plätze auf den privaten Grundstücksflächen sichern die fußläufige Durchquerbarkeit und vergrößern die öffentlich nutzbare Fläche.</li> <li>• Darüber hinaus unterstützt die Beschränkung der Geländehöhe entlang der Hafenpromenade den angestrebten offenen Charakter zusätzlich.</li> <li>• Weitestgehende Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen.</li> </ul> <p>Vielfältige Festsetzungen zu Quantität und Qualität von Grünstrukturen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Grundstücksflächen tragen dazu bei, eine für die angestrebten Nutzungsarten überdurchschnittliche und der Lage des Gebiets angemessene Begrünung innerhalb des Geltungsbereichs sicherzustellen.</p> <p>Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen liegen deutlich unterhalb der nach der Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete.</p> <p>Im derzeit wirksamen Flächennutzungsplan wird der Standort bereits als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig erschlossenen Bereich. Statt einer Neuausweisung „auf der grünen Wiese“ und dem damit einhergehenden Verlust an Grün- und Freiflächen, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich, unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und verträglicher Weise zu entwickeln. Mit der Nutzung solch integrierter</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Brachflächen wird der Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur vermieden oder zumindest deutlich verringert.</p> <p>Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 hat als eine der Zielsetzungen auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, dass die „Aktivierung von Brachflächen zur flächenschonenden Mehrung des Wohnraum- und Arbeitsplatzangebotes“ eine der Zukunftsaufgaben ist. Das Baugesetzbuch formuliert seit der Novelle 2013 bereits im Paragraphen 1, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.</p> <p>Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet. Neben dem in Wiesbaden vorhandenen Bedarf an Wohnflächen, besteht ebenso eine intensive Nachfrage an gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen qualitativ höherwertigen Büronutzungen.</p> <p>Nicht alle Aspekte werden an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts in ausreichender Deutlichkeit dargestellt, daher wird er klarstellend ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Darüber hinaus bin ich strikt gegen die Ansiedlung von Clubs oder Diskotheken im Hafbereich. Die Lärmbelästigung für Anwohner und Besucher ist durch betrunkenen und grölend feiernde Jugendliche am Uferweg bereits in ausreichendem Maße gegeben. Gegen die Ansiedlung von Gastronomie wie Restaurants oder Cafés ist nichts einzuwenden.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zulassung von Vergnügungsstätten wurde bewusst auf das Sondergebiet 3 (SO3) begrenzt, da dieses mit einer Entfernung von deutlich über 250 m von allen Sondergebieten die größte Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung an der Storchentalallee aufweist.</p> <p>Das Parken wird hauptsächlich unterirdisch erfolgen, so dass auch in diesem Zusammenhang Störungen in weiten Teilen ausgeschlossen werden können.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Darüber hinaus sind Vergnügungsstätten lediglich ausnahmsweise zulässig. Durch den Ausschluss kerngebietstypischer Vergnügungsstätten wird zudem die Größe der Vergnügungsstätten innerhalb des SO3 nochmals eingeschränkt.</p> <p>Außerdem ist auf der Ebene der Baugenehmigung nachzuweisen, dass die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten werden. Aufgrund der lediglich als ausnahmsweise definierten Zulassung von Vergnügungsstätten ist gerade auf mögliche Störungen im Rahmen der Baugenehmigung ein besonderes Augenmerk zu richten.</p> <p>Insgesamt trägt die Festsetzung dazu bei, das städtebauliche Ziel der Belebung des Uferbereichs zu unterstützen. Gleichzeitig gewährleistet eine ganze Reihe von einschränkenden Festsetzungen, dass sich potenzielle Störungen und Beeinträchtigung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Die Hafensperrmauer und das Hafengelände bleiben den Bürgern auch zukünftig erhalten, die Zugänglichkeit wird verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
2. Einwender_2	<p>Auch wenn ich jetzt nicht alles durchgelesen und/oder als Bürger/Laie verstanden habe, so würde ich mich dennoch freuen, wenn Sie auf meinen Stellungnahmen eingehen würden:</p> <p>Ich bin kein großer Freund von zu viel Gewerbe in Wohngebieten (Lautstärke, Müll/Dreck...), daher würde ich kein Gewerbe (sei es auch ein Café) im Osthafen platzieren.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei den festgesetzten Nutzungen handelt es sich um gewerbliche Flächen und Sondergebietsflächen mit der Zweckbestimmung Büronutzung und nicht um ein Wohngebiet.</p> <p>Lediglich westlich befindet sich, angrenzend an den Geltungsbereich des Bebauungsplans, ein vornehmlich durch Wohnnutzung geprägtes Gebiet, das im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche Bestand dargestellt wird. Ansonsten ist die Umgebung überwiegend geprägt von gewerblichen Nutzungen entlang der</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Rheingaustraße, einer derzeit unbebauten Freifläche im Osten (bis zur A 643) und dem dominanten Gebäudekomplex der Raiffeisen-Kraftfutterwerk GmbH südöstlich des Geltungsbereichs. Durch die Festsetzung der Sondernutzung wird sichergestellt, dass sich entlang des Schiersteiner Hafens nicht störende gewerbliche Nutzungen ansiedeln.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Da ich junger Familienvater bin, bin ich natürlich für Spielplätze oder andere Grünflächen, die zum Verweilen von Jung und Alt einladen.	<p>Die Anregung wird weitgehend berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans wird die Hafenpromenade deutlich aufgewertet. Darüber hinaus werden zusätzliche Fußwegeverbindungen, inklusive öffentlich zugänglicher Aufenthaltsbereiche, zwischen der Rheingaustraße und der Hafenpromenade realisiert.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Als Fahrradfahrer bin ich auch für so wenig wie möglich Autoverkehr innerhalb von Wohngebieten. Am besten nur Spielstraßen. Keine 30er Zonen.	<p>Die Einschätzung wird geteilt.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Erfreulich fände ich einen Mix aus Sozial-, Genossenschaftswohnungen und maximal Reihenhäusern sowie die Möglichkeit von Mehrgenerationenhäusern oder anderen besonderen Wohnprojekten, die einen sozialen Charakter in die Stadt bringen.	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vorrangiges Ziel des Bebauungsplans ist nicht die Schaffung von Wohnraum, sondern einerseits die Etablierung eines Büro- und Dienstleistungsstandortes in unmittelbarer Nähe zum Hafen, und andererseits die Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten für die bestehenden Gewerbebetriebe entlang der Rheingaustraße.</p> <p>Ein Wohngebiet ist auch aufgrund der tendenziell störungsintensiveren Nutzungen in der Umgebung (insbesondere auch wegen der Nähe zum Störfallbetrieb) nicht umsetzbar.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Auch wenn der Osthafen natürlich eine landschaftlich tolle Lage hat, so ist der ÖPNV nur mit einem Bussystem abgedeckt. Außerdem sind die A643 sowie ein großes Gewerbegebiet gleich nebenan. Man hört die auch.</p> <p>Für mich ist daher das Grundstück auch nicht mit einem zu hohen [Anmerkung: Rest fehlte in der Originalstellungnahme. Siehe nachfolgende Ergänzung vom 19.09.2019 per E-Mail]</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Planbereich ist durch die Haltestellen „Floßhafen/DowCorning“, „Rheingaustraße“ und „Hafen“ gemäß den Standards des am 16. Juli 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen.</p> <p>Die Haltestelle Floßhafen/DowCorning wird im Tagesnetz von der Lokalbuslinie 47 angefahren.</p> <p>Die Haltestelle Rheingaustraße wird im Tagesnetz von der Lokalbuslinien 18, 23 und 45 und im Nachtnetz von den Linien N3 und N12 angefahren.</p> <p>Die Haltestelle Hafen wird im Tagesnetz von den Lokalbuslinien 18 und 23 und im Nachtnetz von den Linien N3 und N12 angefahren.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Ergänzung vom 19.09.2019 per E-Mail meine Statements waren noch folgende.</p> <p>Es darf kein Parkhaus gebaut werden, da dies unnötigerweise noch zu mehr Verkehr führen wird und sich eh sowieso schon jeder darüber aufregt, dass die Straßen zu voll sind.</p> <p>Daher sollte das Grundstück um meinen Satz, der abgeschnitten wurde, zu vervollständigen, auch einen niedrigen Grundstückspreis haben bzw. einen Mix von Mietern ermöglichen.</p> <p>Grünes Wohnen vereint mit sozialen starken gemeinschaftlichen Flächen. Beispiele gibt es in anderen Städten genug. Nur Wiesbaden hängt da noch ein wenig hinterher.</p> <p>Urban-Gardening auf den Dächern, Gemeinschaftsräume für die Mietergemeinschaften oder auch Eigentumsgemeinschaften, etc.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfängliche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest. Dazu zählt auch die Option, in einem Teilbereich eine Hochgarage zu errichten.</p> <p>Diese dient ausschließlich der flächensparenden Unterbringung des durch die Nutzungen im Gebiet verursachten Verkehrs.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus.</p> <p>Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Leider finde ich meine weiteren Aufschriebe nicht mehr. Aber mein Anspruch als Bürger an eine Stadtentwicklung ist, dass vordergründig der Raum für Menschen und Wohnungen nutzbar gemacht werden soll, nicht für Blechlawinen, die zu viel Platz wegnehmen. Ich wünsche mir eine grüne, klima- und ÖPNV freundliche Stadt und dies sollte sich in allen Belangen für neue Plätze in Wiesbaden berücksichtigt werden.</p>	<p>Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p> <p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Aus den bereits oben genannten Gründen ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans für eine Wohnraumentwicklung nicht geeignet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
3. Einwender_3	<p>Mit Entsetzen haben wir von den aktuellen Plänen zur weiteren Bebauung des Osthafens erfahren. Es dürfte auch dem zuständigen Amt in Wiesbaden bekannt sein, dass die Parkplatzsituation hier inzwischen komplett aus dem Ruder gelaufen ist. Eine weitere Bebauung wird demnach lediglich mit einem Drittel an neuen Parkplätzen abgedeckt. Welche Lösungen sind hierfür vorgesehen?</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfängliche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest. Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen. Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus. Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.) Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Weiterhin wird eine Diskothek o.ä. dem angenehmen Wohnen am Schiersteiner Hafen auf keinen Fall gerecht.</p> <p>Wir erheben Einspruch gegen diese Planungen und erwarten von der Stadt Wiesbaden, dass „diese Perle“ auch in der Zukunft für die Bürger entsprechend erhalten bleibt.</p> <p>Mit Sicherheit gibt es für „Ihr Sahnestück“ weitaus bessere Ideen zur Realisierung dieses Projektes.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zulassung von Vergnügungsstätten wurde bewusst auf das Sondergebiet 3 (SO3) begrenzt, da dieses mit einer Entfernung von deutlich über 250 m von allen Sondergebieten die größte Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung an der Storchentalallee aufweist.</p> <p>Das Parken wird hauptsächlich unterirdisch erfolgen, so dass auch in diesem Zusammenhang Störungen in weiten Teilen ausgeschlossen werden können.</p> <p>Darüber hinaus sind Vergnügungsstätten lediglich ausnahmsweise zulässig. Durch den Ausschluss kerngebietstypischer Vergnügungsstätten wird zudem die Größe der Vergnügungsstätten innerhalb des SO3 nochmals eingeschränkt.</p> <p>Außerdem ist auf der nachgelagerten Ebene der Baugenehmigung nachzuweisen, dass die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten werden. Aufgrund der lediglich als ausnahmsweise definierten Zulassung von Vergnügungsstätten ist gerade auf mögliche Störungen im Rahmen der Baugenehmigung ein besonderes Augenmerk zu richten.</p> <p>Insgesamt trägt die Festsetzung dazu bei, das städtebauliche Ziel der Belebung des Uferbereichs zu unterstützen. Gleichzeitig gewährleistet eine ganze Reihe von einschränkenden Festsetzungen, dass sich potenzielle Störungen und Beeinträchtigung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Die Hafensperrmauer und das Hafengelände bleiben den Bürgern auch zukünftig erhalten, die Zugänglichkeit wird verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
4. Einwender_4	Wir müssen versuchen nicht das ganze Gebiet zu verbauen.	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anteil an bebauten und versiegelten Flächen wird im Bebauungsplan durch die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung (Baugrenzen, Gebäudehöhen, Grundflächenzahl,...) definiert und im vorliegenden Fall so gewählt, dass sowohl stadtklimatische, freiraumplanerische und grünordnerische Aspekte als auch Zugänglichkeit, Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualität innerhalb des Gebiets angemessen berücksichtigt werden. Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen liegen deutlich unterhalb der nach Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Wenn öffentliche Verkehrsmittel gut ausgebaut werden, dann werden nicht so viele Parkplätze benötigt.	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Planbereich ist durch die Haltestellen „Floßhafen/DowCorning“, „Rheingaustraße“ und „Hafen“ gemäß den Standards des am 16. Juli 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen.</p> <p>Die Haltestelle Floßhafen/DowCorning wird im Tagesnetz von der Lokalbuslinie 47 angefahren.</p> <p>Die Haltestelle Rheingaustraße wird im Tagesnetz von der Lokalbuslinien 18, 23 und 45 und im Nachtnetz von den Linien N3 und N12 angefahren.</p> <p>Die Haltestelle Hafen wird im Tagesnetz von den Lokalbuslinien 18 und 23 und im Nachtnetz von den Linien N3 und N12 angefahren.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
5. Einwender_5	Die Planungsunterlagen lassen gravierende negative und nachteilige Auswirkungen des Vorhabens erkennen; zu ausgewählten Punkten möchte ich im Folgenden Stellung beziehen.	Die Einschätzungen werden nicht geteilt.

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Vorangestellt sei die auf S. 102 formulierte Prognose, die die absehbare Entwicklung klar auf den Punkt bringt: „Legt man die nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Grünfläche zugrunde, würde sich der Nichtplanungsfall positiv auf die Erholungsfunktion auswirken.“</p> <p>Warum, so muss man sich fragen, hat diese Erkenntnis keine Konsequenz?</p>	<p>Bei der angesprochenen Passage im Umweltbericht handelt es sich um einen planungsrechtlich notwendigen, theoretischen Vergleich zur Abschätzung der Eingriffsintensität. Im Vergleich zu Baugebieten wirken sich Grünflächen immer positiv auf die Erholung aus. Daraus kann jedoch nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, auf Baugebiete generell zu verzichten.</p> <p>Die im Bebauungsplan „Schierstein 1980/01, Spazierweg-Osthafen“ festgesetzte öffentliche Grünfläche liegt seit langer Zeit brach, wirkt verwahrlost und wird teilweise legal, teilweise illegal als Abstell- und Lagerfläche genutzt.</p> <p>Die seit nahezu 40 Jahren nicht erfolgte Realisierung der öffentlichen Grünfläche liegt unter anderem darin begründet, dass diese Fläche bis vor wenigen Jahren an die gewerblich, industrielle Nutzung des Raiffeisensilos anschloss und durch Gleisanlagen sowie die westlich folgende militärische Nutzung geprägt war. Aufenthaltsqualitäten waren dort nicht zu erkennen. Ein großer Teil der Fläche war an den Angelverein Schierstein verpachtet, der zwischenzeitlich einen neuen Standort gefunden hat. Mit dem Wegfall der Schienentrasse und der gewerblichen Nutzung des Raiffeisensilos im unmittelbaren Hafbereich war das Gelände für den Neubau des Betriebshofes des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) blockiert. Auch hier ist es, wie beim Angelverein, gelungen den Standort nicht weiter zu verfolgen, da mit dem Betriebshof des WSA die Uferpromenade ab dem heutigen Schufagelände geschlossen worden wäre.</p> <p>Die seit Beschluss der Rahmenplanung 2006 erreichten Veränderungen im Hafbereich sind vielfältig. So gehört in diesen Kontext auch die Betriebsaufgabe des Zementwerks, dessen Flächen nach der Fertigstellung der Schiersteiner Brücke zu einem großen Teil renaturiert werden. Die Verlagerung des Bootskrans, die Verlagerung des Angelvereins, der Abriss des Raiffeisensilos, der Erhalt der Durchgängigkeit der Hafpromenade und der damit verbundene Ausbau, die erhebliche Reduzierung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>des Schadensrisikos durch einen Chemikalienunfall in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden, all dies sind erfolgreich vollbrachte Zielsetzungen, die die Gesamtsituation am Schiersteiner Hafen wesentlich verbessern und erhebliche Vorteile zugunsten der Allgemeinheit beinhalten.</p> <p>Nicht alle Aspekte werden an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts in ausreichender Deutlichkeit dargestellt, daher wird er klarstellend ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Das Naherholungsgebiet des Schiersteiner Hafens Unbestritten handelt es sich beim Schiersteiner Hafen um ein einmaliges und wertvolles Erholungsgebiet, für die Bewohner des Ortes insbesondere, für die Einwohner der Landeshauptstadt Wiesbaden in hohem Maße, aber auch für die gesamte Rhein-Main-Region und weit darüber hinaus. Die ortsansässigen Menschen identifizieren sich mit „ihrem“ Hafen und vor allem ist er als fußläufig erreichbares Premium-Erholungsgebiet von essentieller Bedeutung:</p> <p>Der öffentliche Raum kann als Ausgleich angesehen werden für das, was den Ort inzwischen auch prägt: eine hohe Emissionsbelastung, Verlärmung durch Schienenverkehr, Autobahn (A66) und eine hochfrequentierte schmutzige und staubbelastete Ortsdurchfahrt, eine völlig aus dem Ruder gelaufene Verkehrssituation, da es kaum mehr möglich ist, ohne Stau in den Ort hinein, aus dem Ort heraus oder durch das völlig überdimensionierte Gewerbegebiet (Äppelallee-Hagenauer Straße) zu gelangen - die Verkehrssituation auf der Schiersteiner Brücke und Schiersteiner Straße ist legendär - Parkplatzmangel, der inzwischen für das Tiefgebiet untersucht und dokumentiert ist, eine hohe Wohnverdichtung, die im alten Ortskern historisch bedingt, aber in den Neubaugebieten in den letzten Jahren auch bewusst herbeigeführt wurde, sowie die Zerstörung von Grünflächen im innerörtlichen Bereich.</p> <p>Wenn man diese, die Lebens- und Wohnqualität mindernden Entwicklungen bedenkt, und die Bedeutung, die dem Hafengebiet vor diesem Hintergrund zukommt, erkennt, kann man nur zu dem Ergebnis kommen, dass die Erhaltung</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einschätzung der Bedeutung des Schiersteiner Hafens als Naherholungsgebiet wird geteilt.</p> <p>Die Funktion des Schiersteiner Hafens als Naherholungsgebiet wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil, die Aufenthaltsqualität und die Zugänglichkeit werden sich gegenüber dem bisherigen Zustand deutlich verbessern.</p> <p>Dazu tragen insbesondere folgende Festsetzungen des Bebauungsplans bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bebauung fungiert als Puffer zwischen dem Hafen und den Gewerbebetrieben an der Rheingaustraße (sowohl im Hinblick auf die Geräuschentwicklung als auch aufgrund der höheren städtebaulichen Qualität).</li> <li>• Die Gebäude treten gerade im Bereich der Uferpromenade an mehreren Stellen bewusst zurück.</li> <li>• Wege und Plätze auf den privaten Grundstücksflächen sichern die fußläufige Durchquerbarkeit und vergrößern die öffentlich nutzbare Fläche.</li> <li>• Darüber hinaus unterstützt die Beschränkung der Geländehöhe entlang der Hafepromenade den angestrebten, offenen Charakter zusätzlich.</li> </ul>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>und qualifizierte Weiterentwicklung des Orthafens als Naherholungsgebiet dringend geboten ist.</p> <p>Die planungsrechtlichen Grundlagen hierfür existieren und sind in Form des aktuell geltenden Bebauungsplans „Schierstein 1980/01, Spazierweg-Osthafen“ als öffentliche Grünfläche/Parkanlage“ ausgewiesen. Seit Jahrzehnten steht die Umsetzung aus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitestgehende Unterbringung der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen.</li> <li>• Aufwertung der Hafenpromenade durch Pflanzfestsetzungen und Beschränkungen der Befahrbarkeit.</li> </ul> <p>Vielfältige Festsetzungen zu Quantität und Qualität von Grünstrukturen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Grundstücksflächen tragen dazu bei, eine für die angestrebten Nutzungsarten überdurchschnittliche und der Lage des Gebiets angemessene Begrünung innerhalb des Geltungsbereichs sicherzustellen.</p> <p>Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen liegen deutlich unterhalb der nach der Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete.</p> <p>Im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan wird der Standort bereits als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig erschlossenen Bereich. Statt einer Neuausweisung „auf der grünen Wiese“ und dem damit einhergehenden Verlust an Grün- und Freiflächen, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich, unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und verträglicher Weise zu entwickeln. Mit der Nutzung solch integrierter Brachflächen wird der Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur vermieden oder zumindest deutlich verringert.</p> <p>Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 hat als eine der Zielsetzungen auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, dass die „Aktivierung von Brachflächen zur flächenschonenden Mehrung des Wohnraum- und Arbeitsplatzangebotes“ eine der Zukunftsaufgaben ist. Das Baugesetzbuch formuliert seit der Novelle 2013 bereits im Paragraphen 1, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet. Neben dem in Wiesbaden vorhandenen Bedarf an Wohnflächen, besteht ebenso eine intensive Nachfrage an gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen qualitativ höherwertigen Büronutzungen.</p> <p>Um Wiederholungen zu vermeiden, wird darüber hinaus auf die Ausführungen weiter oben verwiesen, die bereits ausführlich zu den im Bebauungsplan „Schierstein 1980/01, Spazierweg-Osthafen“ festgesetzten öffentlichen Grünfläche Stellung nehmen.</p> <p>Nicht alle Aspekte werden an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts in ausreichender Deutlichkeit dargestellt, daher wird er klarstellend ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Es konnte auch kaum verwundern, dass die Errichtung vielgeschossiger Bürogebäude am Osthafen vor einigen Jahren zu massiver Kritik und scharfen Auseinandersetzungen um die für diesen Ort als unpassend empfundene Architektur führte.</p> <p>Heute mutet es grotesk und geradezu unverschämt an, wenn der gegenwärtig bestehende Bebauungsplan, der die Schaffung qualifizierter Grünflächen vorsieht, aufgegeben werden soll und ersetzt durch einen Planungsentwurf Sondergebiet, welcher die Baumöglichkeiten sogar noch extrem steigert, indem er eine Erhöhung der Grundflächenzahl, eine Erhöhung der Geschossflächenzahl (GFZ) und Erweiterung der Höhe der baulichen Anlagen (GH) ermöglichen würde. Für den Erweis, dass sich eine solche Architektur angeblich gut in die Umgebung einfügen würde, werden nun ausgerechnet die seit ihrer Errichtung umstrittenen und ungeliebten Bürogebäude herangezogen. Weil diese schon eine Geschosshöhe von 5 Stockwerken aufweisen, soll die neue Geschosshöhe angeblich problemlos bis zu 7 Stockwerke umfassen können.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Mit Ausnahme der Möglichkeit, ein 7-geschossiges Gebäude innerhalb eines Teilbereichs des SO<sub>2</sub>-Gebiets (ca. 1.150 m<sup>2</sup>) zu errichten, orientiert sich der Bebauungsplan an den bestehenden Höhenfestsetzungen des bisher rechtskräftigen Bebauungsplans. Ersteres dient der städtebaulichen Akzentuierung, welche in Verbindung mit der Höhenstaffelung der benachbarten Gebäude die besondere städtebauliche Situation an der neuen Wegeverbindung zwischen den geplanten Bauflächen unterstreicht.</p> <p>Insgesamt orientieren sich die Festsetzungen zur Gebäudehöhe, der Grundflächenzahl und der Geschossflächenzahl stark an den bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplans „Schierstein 1980/01, Spazierweg-Osthafen“.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Weder die ortsansässigen Menschen noch die erholungssuchenden Menschen aus der Innenstadt, die Wassersportler und Yachtbesitzer, Sportbegeisterte, Radfahrer und Jogger, Familien mit kleinen Kindern, Tagesausflügler und Urlaubsgäste benötigen eine solche Bürostadt, die den (immer noch) idyllischen Charakter des Ortes entstellt und bedroht.</p>	<p>Darüber hinaus liegen die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen deutlich unterhalb der nach Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete. Von einer extremen Steigerung der Baumöglichkeiten kann keine Rede sein.</p> <p>Die Funktion des Schiersteiner Hafens als Naherholungsgebiet wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil, die Aufenthaltsqualität und die Zugänglichkeit werden sich gegenüber dem bisherigen Zustand deutlich verbessern. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird an dieser Stelle auf die Begründung weiter oben verwiesen.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Klimaschutz? Klimaschutz!</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf beinhaltet auch die Untersuchung der Auswirkung von Bauverdichtung, Inanspruchnahme von Brachflächen, Bodenversiegelung und anderem im Gestaltungsraum und kommt zu dem Ergebnis, dass ein solcher Planungsfall die Erwärmung des Gebiets um bis zu 2 °C erhöht. Und er bewertet dieses Faktum unmissverständlich als eine negative Auswirkung. Schon der historische Ortskern stellt ein Wärmegebiet dar, das bei entsprechenden Bedingungen im Sommer nur schlecht abkühlen kann. Wenn das Osthafengebiet zu einer weiteren „Wärme-Insel“ ausgebaut wird, wird die Klimasituation an diesem Ort unnötigerweise verschärft. Wo man das Mikroklima durch Begrünung/Renaturierung verbessern könnte, werden neue Schäden unverhältnismäßig Weise und wissentlich herbeigeführt. Der Planentwurf eines Sondergebiets kann ganz besonders in unserer heutigen Zeit nicht anders als anachronistisch angesehen werden; weltweite massenhafte Schülerproteste haben das allgemeine Bewusstsein für Klimapolitik geschärft, die zunehmende Erwärmung wird an den Hitzesommern der letzten Jahre spürbar, vor wenigen Tagen ging der heißeste Juni seit Beginn der meteorologischen Aufzeichnungen zu Ende und Wissenschaftler der ETH Zürich haben gerade eine alarmierende Studie veröffentlicht, wonach eine Erwärmung in unseren Breiten um 4,5°C erwartet wird. Ihre dringende Empfehlung, weltweit aufzuforsten, um dem Klimawandel</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass die konstatierte Zunahme innerhalb des Gebiets nur in einem räumlich eng begrenzten Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) auftritt. Es handelt sich auch nicht um eine pauschale Erwärmung des Gebiets um durchschnittlich 2 °C. Der angesprochene, im Klimagutachten dargestellte Wert zeigt eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um 23:00 Uhr).</p> <p>Eine empfindliche Nutzung wie Wohnbebauung ist nicht betroffen. Auf das gesamte Gebiet betrachtet liegt die Zunahme der Temperatur während einer Sommernacht weit unter einem Grad.</p> <p>Je nach zugrunde gelegtem Klimamodell wird die Anzahl der Sommernächte in Wiesbaden Süd von durchschnittlich 1 im Zeitraum von 1971-2000 auf 5 bis 16 Nächte pro Jahr (2030 - 2060) steigen. Berücksichtigt man, dass die in der Stellungnahme angesprochene Warmluffahme sich nur in weniger als 10 % der Fälle ausbildet, da der Wind in der Regel bei der Inversionswetterlage aus einer der entgegengesetzten Richtungen</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>etwas entgegensetzen, sollte sinnvollerweise auch bei der Gestaltung des Schiersteiner Orthafens Gehör finden - die planungsrechtlichen Grundlagen existieren ja schon, wenn man sie nicht kurzerhand außer Kraft setzt.</p>	<p>weht, ergibt sich eine mögliche, zusätzliche Betroffenheit von 0,5 bis 1,6 Nächten im Jahr.</p> <p>Mit den gewählten grünordnerischen Maßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäude- und Tiefgaragendächern und Fassadenbegrünungen sowie der hellen Gestaltung der Fassaden wird die o. a. planungsbedingte Wärme- fahne in Richtung Storchenallee, sowie die Erwärmungstenden- zen innerhalb des Plangebiets noch reduziert.</p> <p>Eine - auch unter Beachtung der klimawandelbedingten Zu- nahme von heißen Tagen und Tropennächten - markante ther- mische Beaufschlagung in der benachbarten Wohnbebauung liegt daher nicht vor, obwohl das klimaökologische Leitziel „voll- ständiger Ausgleich der thermischen Zusatzbelastung“ nicht rea- lisiert werden kann.</p> <p>Der Umweltbericht wird redaktionell angepasst, und insbeson- dere um eine genauere Definition zu Zeitraum, Intensität und Ort der zu erwartenden Temperaturzunahme ergänzt.</p>
	<p>Aber nicht nur die Erderwärmung weltweit oder, wenn man so will, in Schierstein im Besonderen, ist für den Planungsentwurf von Belang, sondern es sollte auch die erwartete Zunahme von Umweltkatastrophen durch Starkregen und Über- schwemmungen bedacht werden. Für Schiersteiner Einwohner, die seit Genera- tionen mit Hochwasser und Hafenüberschwemmungen leben, ist es nicht nach- vollziehbar, dass man eine weitere Bebauung für ein nachgewiesenes Über- schwemmungsgebiet plant. Der finanzielle und materielle Aufwand, der betrie- ben werden müsste, um dem zu begegnen, wäre erheblich. Als Freifläche und Grünanlage, wie es der gültige Bebauungsplan vorsieht, ist das Gebiet im Hoch- wasserfall unentbehrlich.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Im Bestand liegen Teilbereiche innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets.</p> <p>Im Bebauungsplan werden bewusst Maßnahmen ergriffen, um die Gefahr durch Überschwemmungen zu vermeiden. Vor allem die Festsetzungen zur Errichtung eines Stauraumkanals tragen zu einer Vermeidung von Hochwassergefahren bei. Nach der Realisierung des bereits am 14.03.2018 genehmigten wasser- rechtlichen Antrags zum vollständigen Ausgleich des zukünftigen Retentionsraumverlustes liegen alle betroffenen Sonderge- bietsflächen außerhalb des hochwassergefährdeten Bereichs. Keine bestehenden oder geplanten Gebäude werden dann in- nerhalb des Überschwemmungsgebiets liegen. Bis der Stau- raumkanal in Betrieb genommen ist, sind innerhalb des Über- schwemmungsgebiets lediglich unterirdische bauliche Anlagen zulässig, die kein Stauraumvolumen in Anspruch nehmen. Das</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>so geschaffene Volumen übersteigt bewusst das erforderliche Maß. Insgesamt tritt gegenüber der Bestandssituation sogar eine leichte Verbesserung ein. Auch ein Verlust von Retentionsraum wird über die Festsetzungen ausgeschlossen. Eine Bebauung innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete ist daher nicht vorgesehen.</p> <p>Dieser Vorgehensweise hat die Obere Wasserbehörde in ihrer Stellungnahme vom 19.08.2019 zugestimmt.</p> <p>Der Bebauungsplan wird redaktionell angepasst, um die Aspekte des Hochwasserschutzes noch deutlicher herauszuarbeiten.</p>
	<p>Das projektierte Bauvorhaben eines sogenannten Sondergebiets mit intensiver Bebauung dient erkennbar weder dem Allgemeinwohl noch dem Schutz der Natur.</p> <p>Der Schiersteiner Hafen sollte als Naherholungsgebiet und für die Freizeitgestaltung aller Bevölkerungsschichten gefördert werden und nicht für das wie auch immer geartete Interesse von Investoren geopfert werden.</p> <p>Der Hafen ist für Schierstein derart prägend und charakteristisch und erhaltenswert wie vergleichsweise die Kirschbaumäcker für Frauenstein oder der Schlosspark für Biebrich. Kein Mensch käme auf die Idee, dort Gewerbegebiete zu errichten oder Wohnhäuser zu planen, weil ja noch freie Flächen vorhanden sind.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Sowohl das Allgemeinwohl als auch der Umweltschutz werden durch den Bebauungsplan umfassend berücksichtigt.</p> <p>Wie bereits erläutert wird die Funktion des Schiersteiner Hafens als Naherholungsgebiet durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil, die Aufenthaltsqualität und die Zugänglichkeit werden sich gegenüber dem bisherigen Zustand deutlich verbessern. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird an dieser Stelle auf die Begründung weiter oben verwiesen.</p>
	<p>Um Schierstein in der Zukunft städteplanerisch sinnvoll zu entwickeln - eine rein an der Ökonomie orientierte Nutzung gehört nicht dazu - ist es nötig, die bestehenden Probleme endlich anzugehen und nachhaltige Maßnahmen zu entwickeln. Dazu gehört unter anderem ein dringend benötigtes und bisher nichtexistierendes Verkehrskonzept.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rhein-</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>gaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Auf der Grundlage des noch geltenden (Nicht-!) Bebauungsplans sollte Schierstein in die aktuellen Förderprogramme und die Vorhabenliste der Stadt aufgenommen werden, etwa das Programm zur „Identifizierung und Ausweisung, Ruhiger Gebiete“, das die Rheinschiene sogar ausdrücklich erwähnt, oder das Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“, in welches Biebrich ja bereits aufgenommen wurde. Die Beschreibung dieses Förderprogrammes trifft meines Erachtens genau die Bedingungen, die in Schierstein vorliegen. Dass es bisher noch niemandem aufgefallen ist, erstaunt, aber vielleicht hat sich bisher auch einfach niemand darum gekümmert, eine solche Aufnahme ins „Förderprogramm Stadtgrün“ zu beantragen. Dies sei an dieser Stelle zumindest schriftlich angeregt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die zitierte Masterarbeit „ruhige Gebiete“ gliedert das gesamte Stadtgebiet Wiesbadens in drei Teilbereiche. Die Rheinschiene ist einer davon. Hieraus lassen sich noch keine Schlüsse über die Bedeutsamkeit ableiten.</p> <p>Das Programm „Zukunft Stadtgrün“ läuft aus und hat von der Zielsetzung und auch als Aufnahmevoraussetzung insbesondere sozial- bzw. strukturschwache Gebiete im Fokus. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Schierstein Osthafen“ treffen diese Bedingungen nicht zu.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
6. Einwender_6	<p>Seit einigen Wochen liegen ja die Pläne für das Bauvorhaben am Schiersteiner Osthafen in Ihrer Behörde zur Einsicht aus und ich freue mich, dass ich diese Chance der Information von Bürgern nutzen konnte.</p> <p>Da es möglich ist, hierzu im Rahmen einer Bürgerbeteiligung auch Stellung zu beziehen, möchte ich dies gerne tun. Ich habe bisher noch zu keinem Bauprojekt dieser Art Stellung bezogen, freue mich aber sehr, dass es die Möglichkeit dazu</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>gibt und danke Ihnen bereits im Voraus für Ihr Interesse an der Meinung der Bürger. Ich wohne mit meinem Mann in Schierstein und bin als Anwohnerin von den Bauvorhaben sozusagen mit-betroffen. Ich arbeite im Kulturbereich und bin an der Stadtentwicklung sehr interessiert.</p> <p>Die Pläne sind selbstverständlich interessant und es ist erfreulich, dass das Gebiet am Osthafen nun nach langen Jahren des Brachliegens umgebaut und sinnvoll genutzt werden soll. Der Bereich am Hafen ist als Naherholungsgebiet ja sehr reizvoll, der betreffende Bereich am Osthafen wirkte bisher allerdings eher verloren und zuwendungsbedürftig.</p> <p>Dass die Stadt an Großbauprojekten dieser Art interessiert ist, verstehe ich natürlich. Wiesbaden wächst, neue Arbeitsplätze und Wohnraum werden gebraucht und auch hergestellt. Der Stadtteil Wiesbaden-Schierstein wächst auch stark und viele neue Anwohner freuen sich, in den bisherigen Neubaugebieten Wohnungen gefunden zu haben und Wiesbadener bzw. Schiersteiner zu werden.</p> <p>Die Beliebtheit des Ortsteiles fußt allerdings sehr grundsätzlich auf dem grünen Charakter von Schierstein. Der Hafen und der alte Ortskern sind das Kernstück der Lebensqualität und werden, wie Sie natürlich wissen, sowohl von Anwohnern als auch Freizeittouristen stark frequentiert.</p> <p>Und dies gilt nicht nur für die nahe Umgebung: Der Hafen und seine grüne Umgebung sind für ganz Wiesbaden ein Aushängeschild für Lebensqualität, genau wie z.B. die Parks der Stadt, die historischen Bauten, die Kirschbaumwiesen in Frauenstein, das Biebricher Schloss oder der Neroberg. Sie zeichnen Wiesbaden essenziell als außerordentlich lebenswert und einzigartig aus und werden auch werbewirksam genutzt.</p>	
	<p>Vor dem Hintergrund, dass vor den aktuellen Bauvorhaben am Gebiet des Osthafens eine parkähnliche Anlage, eventuell sogar eine zusammenhängende Promenade bis nach Biebrich, also von hier aus zum nächstgelegenen schönen Naherholungsgebiet geplant war, lässt die jetzigen neuen Pläne allerdings verblissen. Wie kann die Stadt, wenn ein prestigeträchtiges Projekt wie eine solche grüne Verbindung zwischen Biebrich und Schierstein bereits denkbar ist, ein schlichtes Büro-Bauprojekt anstreben? Das ist mir völlig schleierhaft. Es wäre eine derart ärgerliche verpasste Chance für die Stadtentwicklung!</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Der Bebauungsplan kann nur innerhalb seines Geltungsbereichs Festsetzungen treffen. Durch die Festsetzungen im Bereich der Hafensperrmauer und innerhalb der Sondergebiete werden die Voraussetzungen für eine qualitätvolle Weiterführung der Promenade von Schierstein in Richtung Biebrich geschaffen.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	<p>In den vergangenen Jahren ist sehr viel in Schierstein gebaut worden; Büros und vor allem Wohnraum sind entstanden. Soweit, so gut - aber verkehrstechnisch ist der Ort längst ausgereizt. Die Anwohner haben jetzt schon immense Probleme, Parkplätze zu finden, ständig ist Stau aufgrund des Durchgangsverkehrs vom Rheingau in die Stadt und neue Projekte wie der geplante Großcampus mit Dreifeldersporthalle (Sinn für Schierstein: unklar, da völlig überdimensioniert - wird zu immensen Problemen führen) erschweren die Situation weiter.</p>	<p>Aufgrund der Entfernung des Plangebiets zum Altort sind durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die dortige Parksituation zu erwarten. Der Bebauungsplan setzt umfangreiche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus. Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.:</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>„Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.) Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Wenn nun ein Büro-Bauprojekt mit einer derart hohen Anzahl versiegelter Flächen, wenig Grünem und kaum Luft zum Atmen entstünde - die Stadt und das Stadtplanungsamt bzw. das Bauaufsichtsamt könnten sich kaum schlechter präsentieren als mit einem solchen Projekt, das von fehlender Weitsicht in Bezug auf Lebensqualität und klimatische Entwicklung zeugt. Es ist völlig realitätsfern,</p>	<p>Die Einschätzungen werden nicht geteilt.</p> <p>Der Bebauungsplan wird unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege erstellt.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>den Ortsteil Schierstein neben den vielen schon bestehenden Bauprojekten mit einem Vorhaben dieser Größenordnung zu belasten.</p> <p>Wenn hier neue Arbeitsplätze entstehen sollten, müsste auch für ein Verkehrskonzept, für Parkplätze, ausgleichende Grünflächen in nächster Umgebung (und nicht irgendwo anders!) gesorgt werden - und letztendlich für noch mehr Wohnraum und Infrastruktur. Ohne diese notwendigen teuren Maßnahmen würde der Ort benutzt und vernutzt. Dies ist kein altertümlicher Konservatismus, dies ist die Realität der tatsächlich hier lebenden Bürger.</p> <p>Schierstein braucht keinen riesigen Bürokomplex. Schierstein braucht Schutz und Pflege der bestehenden Natur, ein funktionsfähiges Verkehrskonzept und vor allem räumliche Entlastung! Das jetzige Bauvorhaben strebt in die komplett gegensätzliche und damit völlig falsche Richtung.</p>	<p>Er untersucht insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt. Soweit notwendig setzt der Bebauungsplan Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter fest. Erhebliche negative Effekte sind durch die Umsetzung des Bebauungsplans auf Mensch und Umwelt nicht erkennbar.</p> <p>Neben des in Wiesbaden vorhandenen Bedarfs an Wohnflächen, besteht ebenso eine erhebliche Nachfrage nach gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen, qualitativ höherwertigen Büronutzungen. Bereits 2006 wurde von der Stadtverordnetenversammlung die Rahmenplanung für den Planbereich beschlossen. Eines der Hauptziele war es, die in Rede stehenden Flächen durch die Etablierung einer hochwertigen Bauungs- und Nutzungsstruktur, mit dem Schwerpunkt Dienstleistung / Gewerbe weiterzuentwickeln. Der vorliegende Bebauungsplan „Osthafen, westlich des Hafenwegs“ trägt dem Rechnung. Darüber hinaus setzt er auch die weiteren Ziele der Rahmenplanung: Sicherstellung der fußläufigen Durchquerbarkeit des Gebiets, Ausbau der Hafensperrmauer und Gewährleistung der Durchgängigkeit des Rheinuferweges im Sinne des Regionalparkkonzeptes planungsrechtlich um.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Wie kann man mit dem Wissen, dass sich die Gesamttemperatur in diesem Bereich um 2°C erhöhen würde, dass bis zu 90% der Flächen versiegelt werden, dass gezwungenermaßen noch mehr Autos in den Ort fahren müssten, wie kann man mit diesem Wissen solch ein Projekt überhaupt in Betracht ziehen?</p> <p>Es gibt rund um das Stadtgebiet herum genügend Freiflächen, die in Wohn- oder industrielle Gebiete umgewandelt werden könnten, es könnten neue lebenswerte Wohn- und Arbeitsgebiete entstehen, neue Straßen ohne Parkplatznot, und sicher auch moderne große Bürogebäude mit ausreichend Bäumen und Wiesen,</p>	<p>Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass die konstatierte Zunahme innerhalb des Gebiets nur in einem räumlich eng begrenzten Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) auftritt. Es handelt sich auch nicht um eine pauschale Erwärmung des Gebiets um durchschnittlich 2 °C. Der angesprochene, im Klimagutachten dargestellte Wert zeigt eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um 23:00 Uhr).</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>um den neuen Arbeitnehmern ein modernes, zukunftsfähiges Umfeld zu schaffen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Wahlergebnisse der letzten Jahre, vor dem Hintergrund eines ganz offenkundig wachsenden ökologischen Bewusstseins in der breiten Bevölkerung, vor dem Hintergrund der Klimakrise, der grenzwertüberschreitenden Luftverschmutzung in der Stadt - wie kann vor diesem Hintergrund ein derartiges Projekt überhaupt in Frage kommen?</p>	<p>Eine empfindliche Nutzung wie Wohnbebauung ist nicht betroffen. Auf das gesamte Gebiet betrachtet liegt die Zunahme der Temperatur während einer Sommernacht weit unter einem Grad.</p> <p>Je nach zugrunde gelegtem Klimamodell wird die Anzahl der Sommernächte in Wiesbaden Süd von durchschnittlich 1 im Zeitraum von 1971-2000 auf 5 bis 16 Nächte pro Jahr (2030 - 2060) steigen. Berücksichtigt man, dass die in der Stellungnahme angesprochene Warmluftfahne sich nur in weniger als 10 % der Fälle ausbildet, da der Wind in der Regel bei der Inversionswetterlage aus einer der entgegengesetzten Richtungen weht, ergibt sich eine mögliche, zusätzliche Betroffenheit von 0,5 bis 1,6 Nächten im Jahr.</p> <p>Mit den gewählten grünordnerischen Maßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäude- und Tiefgaragendächern und Fassadenbegrünungen sowie der hellen Gestaltung der Fassaden wird die o. a. planungsbedingte Wärmeaufnahme in Richtung Storchenallee, sowie die Erwärmungstendenzen innerhalb des Plangebiets noch reduziert.</p> <p>Eine - auch unter Beachtung der klimawandelbedingten Zunahme von heißen Tagen und Tropennächten - markante thermische Beaufschlagung in der benachbarten Wohnbebauung liegt daher nicht vor, obwohl das klimaökologische Leitziel „vollständiger Ausgleich der thermischen Zusatzbelastung“ nicht realisiert werden kann.</p> <p>Die Untersuchung von gesamtstädtischen Nachverdichtungspotentialen der Landeshauptstadt Wiesbaden hat gezeigt, dass „Freiflächen, die in Wohn- und industrielle Gebiete umgewandelt werden könnten“ und aus denen „lebenswerte Wohn- und Arbeitsgebiete entstehen“ könnten, nicht im ausreichenden Maße vorliegen und zudem lediglich mittel- bis langfristig zu realisieren sind. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht jedoch ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet.</p> <p>Des Weiteren handelt es sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig erschlossenen Bereich. Auch im derzeit wirksamen FNP wird die Fläche bereits als gemischte Baufläche-Planung dargestellt. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich am Schiersteiner Hafen große Erholungsflächen. Statt einer Neuausweisung auf der grünen Wiese und dem damit einhergehenden Verlust an Grün- und Freiflächen im Stadtgebiet, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und verträglicher Weise zu entwickeln. Jede Inanspruchnahme von heutigen Naturraumflächen hat massive negative Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere durch Flächenversiegelung und Verkehrsaufkommen.</p> <p>Der Umweltbericht wird redaktionell angepasst, und insbesondere um eine genauere Definition zu Zeitraum, Intensität und Ort der zu erwartenden Temperaturzunahme ergänzt.</p>
	<p>Wenn sich Wiesbaden als zukunftsweisende Stadt versteht und auch so präsentieren will, ist der Weg völlig klar: Mehr Freiflächen, mehr Grünes, Entzerrung - und endlich nicht mehr Nachverdichtung bis zur Schmerzgrenze. Es gibt genügend Städte, vor allem im skandinavischen Raum, die mit innovativen Konzepten vorangehen und ihre Städte klimafreundlicher machen. Warum folgen wir nicht deren Vorbild und machen Wiesbaden bei all seinem historischen Charme zu einer modernen, zukunftsweisenden Stadt, zu einem Vorbild innerhalb der stark frequentierten Rhein-Main-Region?</p> <p>Ich kann nur alle Entscheidungsträger dazu auffordern und darum bitten, aus Fehlern der letzten Jahre und Jahrzehnte endlich zu lernen und eine gute Zukunft zu wagen. Und zwar eine Zukunft, die nicht am Profit, an Gewerbesteuer-einnahmen und Aufsichtsratsgehältern orientiert ist, sondern endlich wirklich am Wohl der Bürger. Diese, die Bürger, streben in ihrer Freizeit genau an die Orte,</p>	<p>Die Einschätzungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anteil an bebauten und versiegelten Flächen wird im Bebauungsplan durch die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung (Baugrenzen, Gebäudehöhen, Grundflächenzahl,...) definiert und im vorliegenden Fall so gewählt, dass sowohl stadtklimatische, freiraumplanerische und grünordnerische Aspekte als auch Zugänglichkeit, Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualität innerhalb des Gebiets angemessen berücksichtigt werden.</p> <p>Die seit Beschluss der Rahmenplanung 2006 erreichten Veränderungen im Hafenbereich sind vielfältig. So gehört in diesen Kontext auch die Betriebsaufgabe des Zementwerks, dessen</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>die Ihnen gut tun: mit besserer Luft als in der Innenstadt, mit freien Wiesen, mehr Bäumen, besseren klimatischen Bedingungen und Freiräumen für Körper und Geist. An solche Orte wie den Schiersteiner Hafen. Es braucht Engagement, diese Orte zu bewahren und zu pflegen, auch auszubauen, natürlich - aber vor allem für die Menschen vor Ort auszurichten und lebens- und liebenswert zu gestalten. Lassen Sie uns dafür sorgen, dass die kein Freizeit-Luxus wird, sondern auch den Alltag der Wiesbadener prägen kann.</p> <p>Bitte ersparen Sie Schierstein die aktuellen Bauvorhaben am Osthafen und trauen Sie sich endlich, schöne, gute Projekte umzusetzen!</p>	<p>Flächen nach der Fertigstellung der Schiersteiner Brücke zu einem großen Teil renaturiert werden. Die Verlagerung des Bootskrans, die Verlagerung des Angelvereins, der Abriss des Raiffeisensilos, der Erhalt der Durchgängigkeit der Hafenpromenade und der damit verbundene Ausbau, die erhebliche Reduzierung des Schadensrisikos durch einen Chemikalienunfall in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden, all dies sind erfolgreich vollbrachte Zielsetzungen, die die Gesamtsituation am Schiersteiner Hafen wesentlich verbessern und erhebliche Vorteile zugunsten der Allgemeinheit beinhalten.</p> <p>Die Naherholung am Schiersteiner Hafen wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht eingeschränkt. Im Gegenteil wird sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zukünftig erheblich verbessern. Dazu tragen insbesondere folgende Festsetzungen des Bebauungsplans bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bebauung fungiert als Puffer zwischen dem Hafen und den Gewerbebetrieben an der Rheingaustraße (sowohl im Hinblick auf die Geräuschentwicklung als auch aufgrund der höheren städtebaulichen Qualität).</li> <li>• Die Gebäude treten gerade im Bereich der Uferpromenade an mehreren Stellen bewusst zurück.</li> <li>• Wege und Plätze auf den privaten Grundstücksflächen sichern die fußläufige Durchquerbarkeit und vergrößern die öffentlich nutzbare Fläche.</li> <li>• Darüber hinaus unterstützt die Beschränkung der Geländehöhe entlang der Hafenpromenade den angestrebten offenen Charakter zusätzlich.</li> <li>• Die Stellplätze finden weitestgehend Unterbringung in den Tiefgaragen.</li> </ul> <p>Vielfältige Festsetzungen zu Quantität und Qualität von Grünstrukturen sowohl im öffentlichen Raum, als auch auf privaten Grundstücksflächen, tragen dazu bei, eine für die angestrebten Nutzungsarten überdurchschnittliche und der Lage des Gebiets</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>angemessene Begründung innerhalb des Geltungsbereichs sicherzustellen.</p> <p>Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen liegen deutlich unterhalb der nach der Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete.</p> <p>Im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan wird der Standort bereits als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig erschlossenen Bereich. Statt einer Neuausweisung „auf der grünen Wiese“ und dem damit einhergehenden Verlust an Grün- und Freiflächen, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich, unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und verträglicher Weise zu entwickeln. Mit der Nutzung solch integrierter Brachflächen wird der Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur vermieden oder zumindest deutlich verringert.</p> <p>Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 hat als eine der Zielsetzungen auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, dass die „Aktivierung von Brachflächen zur flächenschonenden Mehrung des Wohnraum- und Arbeitsplatzangebotes“ eine der Zukunftsaufgaben ist. Das Baugesetzbuch formuliert seit der Novelle 2013 bereits im Paragraphen 1, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.</p> <p>Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet. Neben dem in Wiesbaden vorhandenen Bedarf an Wohnflächen, besteht ebenso eine intensive Nachfrage an gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen qualitativ höherwertigen Büronutzungen.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Um Wiederholungen zu vermeiden wird bezüglich der Klima- und der Standortthematik auf die Ausführungen weiter oben verwiesen.</p> <p>Nicht alle Aspekte werden an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts in ausreichender Deutlichkeit dargestellt, daher wird er klarstellend ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
7. Einwender_7	<p>Den Planungen zum Osthafen möchte ich aus folgenden Gründen ausdrücklich widersprechen:</p> <p>1. Der Entwurf des Bebauungsplans verhindert dauerhaft die Realisierung der bisher im alten Bebauungsplan festgelegten „Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage“:</p> <p>Auf Seite 5 der Begründung heißt es unter dem Punkt Planungsziele und Planungszwecke: „Wohn- und Freizeitnutzungen haben sich über die letzten Jahre zunehmend etabliert (Hafenstadt Schierstein, Bürogebäude der Schufa).“ Gleich hier wird deutlich, dass ein Zweck/Ziel bisher im Osthafen nicht realisiert wurde, nämlich der der „Freizeitnutzung“. Dieser Zweck ist im derzeit noch gültigen Bebauungsplan auf einer signifikanten Fläche vorgesehen, die als „Öffentliche Grünfläche - Parkanlage“ bezeichnet ist, aber bis heute nicht als solche entwickelt wurde. Statt diese Entwicklung endlich umzusetzen und damit eine öffentlich nutzbare Grünfläche zu schaffen, die ansonsten nirgends am östlichen Teil des Hafens realisiert werden kann, soll mit dem neuen Bebauungsplan nun jede Möglichkeit für eine öffentlich zugängliche Grünanlage zunichte gemacht werden. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber dem derzeit gültigen Bebauungsplan.</p> <p>Die von der Stadtverordnetenversammlung am 21.09.2006 beschlossene Rahmenplanung mit den Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung einer hochwertigen Bebauungs- und Nutzungsstruktur, mit dem Schwerpunkt Dienstleistung/Gewerbe kann auch und sogar besser mit</li> </ul>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zielsetzungen aus der beschlossenen Rahmenplanung 2006 werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan vollständig erreicht.</p> <p>Die Stellungnahme vermischt die angesprochenen Zielsetzungen mit eigenen Einschätzungen, weshalb diese nachfolgend nochmals wiedergegeben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiterentwicklung einer hochwertigen Bebauungs- und Nutzungsstruktur, mit dem Schwerpunkt Dienstleistung / Gewerbe</li> <li>▪ Sicherung der Durchlässigkeit des Plangebiets (Durchwegung Nord-Süd, Anbindung Kormoranweg)</li> <li>▪ Ausbau des Hafenwegs, wie im Bereich der Hafenstadt bereits realisiert frei von Individualverkehr</li> <li>▪ Sicherung der 'Durchgängigkeit' des Rheinuferweges im Sinne des Regionalparkkonzeptes</li> </ul> <p>Alle diese Zielsetzungen werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Im derzeit wirksamen Flächennutzungsplan wird der Standort bereits als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig er-</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>einer weniger umfangreichen Bebauung durch weitere Gewerbegebäude erreicht werden. Die Einrichtung der seit 1980 vorgesehenen öffentlichen Grünfläche widerspricht diesem Ziel nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einrichtung der Grünfläche kann auch unter Sicherung der Durchlässigkeit des Plangebiets (Durchwegung Nord-Süd, Anbindung Kormoranweg) erfolgen.</li> <li>• Ein Ausbau des Hafenwegs, wie im Bereich der Hafenstadt bereits realisiert frei von Individualverkehr, ist ebenfalls mit gleichzeitiger Einrichtung einer Grünfläche und sogar mit noch deutlich höherer Aufenthaltsqualität möglich.</li> <li>• Auch der Sicherung der Durchgängigkeit des Rheinuferweges im Sinne des Regionalparkkonzeptes widerspricht eine öffentliche Grünanlage in keiner Weise - im Gegenteil: Sie dürfte deutlich sinnvoller im Rahmen eines Regionalparkkonzeptes sein, als eine Bürostadt am Hafen.</li> </ul> <p>Darum widerspreche ich ausdrücklich der Rücknahme der im Bebauungsplan Schierstein 1980/01 „Spazierweg - Osthafen“ ausgewiesenen Grünfläche zu Gunsten der Bauflächen. Die Flächen, die in der Vergangenheit als Brachflächen ungenutzt blieben, sollten endlich der seit langem vorgesehenen Grünflächenentwicklung zugeführt werden.</p>	<p>schlossenen Bereich. Statt einer Neuausweisung „auf der grünen Wiese“ und dem damit einhergehenden Verlust an Grün- und Freiflächen, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich, unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und verträglicher Weise zu entwickeln. Mit der Nutzung solch integrierter Brachflächen wird der Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur vermieden oder zumindest deutlich verringert.</p> <p>Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 hat als eine der Zielsetzungen auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, dass die „Aktivierung von Brachflächen zur flächenschonenden Mehrung des Wohnraum- und Arbeitsplatzangebotes“ eine der Zukunftsaufgaben ist. Das Baugesetzbuch formuliert seit der Novelle 2013 bereits im Paragraphen 1, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.</p> <p>Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet. Neben dem in Wiesbaden vorhandenen Bedarf an Wohnflächen, besteht ebenso eine intensive Nachfrage an gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen qualitativ höherwertigen Büronutzungen.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>2. Der Entwurf des Bebauungsplans lässt negative Auswirkungen auf das Klima in den angrenzenden Wohngebieten in Schierstein erwarten:</p> <p>Hierfür sprechen mehrere Aspekte des in der Begründung enthaltenen Umweltberichts, der das Plangebiet auf Seite 45 als „innerstädtischen Bereich mit deutlichem Wärmeinseleffekt“ beschreibt.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass die konstatierte Zunahme innerhalb des Gebiets nur in einem räumlich eng begrenzten Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) auftritt. Es handelt sich auch nicht um eine pauschale Erwärmung des Gebiets um durchschnittlich 2 °C. Der angesprochene, im Klimagutachten dargestellte Wert zeigt eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Dieser Effekt sollte angesichts der zunehmenden Hitzeperioden nicht unterschätzt werden (ganz aktuell Hitzewarnstufe 2 in Hessen im Juni 2019). Die Versiegelung von Grünflächen trägt deutlich zu einer Verschärfung des Wärmeinselleffekts bei.</p> <p>Auf Seite 55 heißt es: „Vorhergehende Lufttemperaturmessungen zeigen, dass in Sommernächten der Ortskern von Schierstein deutlich überwärmt ist. Gegenüber dem Plangebiet am Schiersteiner Hafen sind um ca. 2 - 3 K [also 2-3 Grad Celsius] höhere Lufttemperaturen zu erwarten.“</p> <p>Weiter heißt es auf Seite 66 bis 68: „Das Gutachten Klimafolgenbetrachtung zum geplanten Bebauungsplan ‚Osthafen, westlich des Hafenswegs‘ in Schierstein von Ökoplana, analysiert und bewertet die bestehende klimatische Situation umfassend. [...] ‚In stadtklimatisch besonders relevanten warmen Sommernächten bildet sich gegenüber dem Ist-Zustand bei vorherrschenden Winden aus östlichen Richtungssektoren eine nach Westen orientierte Warmluftfahne aus. Infolge der fortwährenden nächtlichen Wärmeabstrahlung zusätzlich versiegelter Flächen und potenzieller Neubauten steigen die örtlichen Lufttemperaturen um ca. 0,5 - 2,0 K [Grad Celsius] an. Die Lufttemperaturzunahme im Bereich der Storchenallee (Wohnbebauung) beträgt noch ca. 0,5 - 1,0 K. Legt man als Beurteilungsgrundlage nicht den heutigen Ist-Zustand, sondern die potenzielle Flächennutzung nach dem Bebauungsplan von 1980 (öffentliche Grünfläche) zu Grunde, wird im Plan-Zustand die Ausdehnung und Intensität der Wärmeinselbildung noch größer. Die zusätzliche Warmluftfahne reicht bis in die Möwenstraße. Dort ist noch eine Lufttemperaturzunahme bis zu 0,7 K zu bilanzieren.‘</p> <p>Das Gutachten führt weiter aus, dass die bislang angedachten grünordnerischen Maßnahmen nicht ausreichen, um die thermischen Ungunsteffekte der geplanten Bebauung aufzufangen und kleinräumig zu begrenzen. Das klimaökologische Leitziel wird somit nicht erreicht.“</p>	<p>23:00 Uhr) und ist auf einen räumlich engen Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) begrenzt.</p> <p>Eine empfindliche Nutzung wie Wohnbebauung ist nicht betroffen. Auf das gesamte Gebiet betrachtet liegt die Zunahme der Temperatur während einer Sommernacht weit unter einem Grad.</p> <p>Je nach zugrunde gelegtem Klimamodell wird die Anzahl der Sommernächte in Wiesbaden Süd von durchschnittlich 1 im Zeitraum von 1971-2000 auf 5 bis 16 Nächte pro Jahr (2030 - 2060) steigen. Berücksichtigt man, dass die in der Stellungnahme angesprochene Warmluftfahne sich nur in weniger als 10 % der Fälle ausbildet, da der Wind in der Regel bei der Inversionswetterlage aus einer der entgegengesetzten Richtungen weht, ergibt sich eine mögliche, zusätzliche Betroffenheit von 0,5 bis 1,6 Nächten im Jahr.</p> <p>Mit den gewählten grünordnerischen Maßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäudedächern und Tiefgaragedächern und Fassadenbegrünungen sowie der hellen Gestaltung der Fassaden wird die o. a. planungsbedingte Warmluftfahne in Richtung Storchenallee, sowie die Erwärmungstendenzen innerhalb des Plangebiets noch reduziert.</p> <p>Eine - auch unter Beachtung der klimawandelbedingten Zunahme von heißen Tagen und Tropennächten - markante thermische Beaufschlagung in der benachbarten Wohnbebauung liegt daher nicht vor, obwohl das klimaökologische Leitziel „vollständiger Ausgleich der thermischen Zusatzbelastung“ nicht realisiert werden kann.</p> <p>Der Umweltbericht wird redaktionell angepasst, und insbesondere um eine genauere Definition zu Zeitraum, Intensität und Ort der zu erwartenden Temperaturzunahme ergänzt.</p> <p>Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Auf Seite 92 heißt es: „Wie die Bilanzierung nach der Hessischen Kompensationsverordnung zeigt, können die Eingriffe des Vorhabens nicht vollständig ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Wertpunktedefizit in Höhe von 111.760 Wertpunkten.</p> <p>Mit der folgenden Ersatzmaßnahme soll das verbleibende Defizit ausgeglichen werden: Auf den Flächen der Kiesgrube Delkenheim wurden Maßnahmen zur naturschutzfachlichen Aufwertung durchgeführt. Teilbereiche dieser Maßnahme sind dem im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenswegs“ verursachten Eingriff zugeordnet: Gemarkung Delkenheim; Flur 48, Flurstücke 15 und 16.“</p> <p>Die negativen Auswirkungen in Schierstein sollen also durch Kompensationsmaßnahmen im 15 km entfernten Delkenheim ausgeglichen werden! Der positive Effekt für Schierstein erscheint dabei schleierhaft.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Der Ausgleich findet vor allem innerhalb des Geltungsbereichs statt. Lediglich 20 % erfolgen über eine Ökokontomaßnahme. Planungsrechtlich kann gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Ausgleich auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen, wenn der Ausgleich innerhalb des betroffenen Landschaftsraums stattfindet. Das ist vorliegend gegeben.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>3. Der Entwurf des Bebauungsplans lässt eine noch stärkere Beeinträchtigung durch zunehmenden Verkehr befürchten:</p> <p>Auf Seite 70 der Begründung heißt es: „[...] der zeitlich eingrenzbarer Anliegerverkehr wird auch im Zentrum des Plangebietes zunehmen, er wird sich allerdings durch die große Tiefgarage vielfach in Tiefgeschossen abspielen. Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den angrenzenden Gewerbegebieten werden dadurch nicht beeinträchtigt. Auch die Wirkungen auf die umliegenden Gebiete insbesondere auf die Wohnbebauung Storchental werden sich durch die geplante Nutzung als Bürostandort nicht verändern, zumal die Zufahrt über die Rheingaustraße beidseitig durch das GE 2 begrenzt wird und der ruhende Verkehr überwiegend in Tiefgaragen untergebracht ist.“</p> <p>Diese Bewertung erscheint fehlerhaft und entspricht nicht den Rückschlüssen, die sich aus den Ausführungen der SEG-Vertreter in der Ortsbeiratssitzung am 19. Juni 2019 ziehen lassen. Laut SEG müssen für das Gebiet am Osthafen Schierstein 350 Parkplätze nachgewiesen werden, die sämtlich in einer Tiefgarage realisiert werden sollen. Damit hätte allerdings nur ungefähr jeder zweite, der in den neuen Büros arbeitet, einen Parkplatz, so die SEG-Vertreter. Ein zusätzliches Parkhaus wäre im Plangebiet zwar möglich, ist aber kein Muss und bisher gibt es wohl auch noch niemanden, der dieses bauen und bezahlen will.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfängliche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus.</p> <p>Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Es ist also davon auszugehen, dass mindestens weitere 350 Büroangestellte Tag für Tag nach Parkplätzen im ohnehin schon komplett „zugeparkten“ Ortskern von Schierstein suchen werden. Dies stellt eine erhebliche Belastung der angrenzenden Wohngebiete durch Parksuchverkehr und zusätzliche parkende PKW dar. Ein Verkehrskonzept, das diesem Problem begegnet, existiert nicht.</p>	<p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p> <p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	<p>4. Der Entwurf des Bebauungsplans ermöglicht die Ansiedlung von Clubs und Diskotheken:</p> <p>Auf Seite 18 der Begründung heißt es hierzu: „Darüber hinaus sind folgende Nutzungen ausnahmsweise zulässig, da sie der Ergänzung des Nutzungsangebots und einer zeitgemäßen und attraktiven Arbeitsumgebung dienen und freizeitbezogene Nutzung der Hafenanlage fördern: [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sowie Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO zulässig, außer solchen, die dem Glücksspiel dienen.“</li> </ul> <p>In der Ortsbeiratssitzung am 19. Juni 2019 konkretisierten die Vertreter der SEG die möglichen Nutzungen im SO 3 wie folgt: Außer Gewerbeflächen seien auch Vergnügungsstätten möglich. Laut SEG zum Beispiel auch Clubs oder eine Diskothek, aber kein Glücksspiel und auch kein Bordell. Auf Nachfrage in Sachen Clubs und Diskothek wurde erläutert, eine Diskothek sei am Osthafen aus Sicht der SEG-Vertreter eine gute Option, da sie dort niemanden störe, anders als zum Beispiel das ehemalige „Gestüt Renz“ in der Stadt. Diese Einschätzung wird nicht geteilt.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zulassung von Vergnügungsstätten wurde bewusst auf das Sondergebiet 3 (SO3) begrenzt, da dieses mit einer Entfernung von deutlich über 250 m von allen Sondergebieten die größte Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung an der Storchentalallee aufweist.</p> <p>Das Parken wird hauptsächlich unterirdisch erfolgen, so dass auch in diesem Zusammenhang Störungen in weiten Teilen ausgeschlossen werden können.</p> <p>Darüber hinaus sind Vergnügungsstätten lediglich ausnahmsweise zulässig. Durch den Ausschluss kerngebietstypischer Vergnügungsstätten wird zudem die Größe der Vergnügungsstätten innerhalb des SO3 nochmals eingeschränkt.</p> <p>Außerdem ist auf der nachgelagerten Ebene der Baugenehmigung nachzuweisen, dass die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten werden. Aufgrund der lediglich als ausnahmsweise definierten Zulassung von Vergnügungsstätten ist gerade auf mögliche Störungen im Rahmen der Baugenehmigung ein besonderes Augenmerk zu richten.</p> <p>Insgesamt trägt die Festsetzung dazu bei, das städtebauliche Ziel der Belebung des Uferbereichs zu unterstützen. Gleichzeitig gewährleistet eine ganze Reihe von einschränkenden Festsetzungen, dass sich potenzielle Störungen und Beeinträchtigung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Die Hafensperrmauer und das Hafengelände bleiben den Bürgern auch zukünftig erhalten, die Zugänglichkeit wird verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
8. Einwender_8	<p>Alle Straßen im betroffenen Bereich um die Osthafenbebauung leiden bereits heute unter extremen Parkdruck der Mitarbeiter der am Osthafen angesiedelten Firmen. Eine Ausweitung, ohne dass von den Firmen für jeden Mitarbeiter eine Parkmöglichkeit nachgewiesen wird, geht zu 100 % zu Lasten der Schiersteiner Anwohner und ist inakzeptabel.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfängliche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus.</p> <p>Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p> <p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
9. Einwender_9	<p>Mit meiner Stellungnahme richte ich mich vor allem gegen folgende Aspekte der Planung:</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplans</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. verhindert dauerhaft die Realisierung der bisher im alten Bebauungsplan festgelegten „Öffentlichen Grünfläche - Parkanlage,</li> <li>2. lässt negative Auswirkungen auf das Klima in den angrenzenden Wohngebieten in Schierstein erwarten,</li> <li>3. lässt eine noch stärkere Beeinträchtigung durch zunehmenden Verkehr befürchten,</li> <li>4. ermöglicht die Ansiedlung von Clubs und Diskotheken.</li> </ol>	<p>Die Einschätzungen werden nicht geteilt.</p> <p>Die einzelnen Punkte werden nachfolgend ausführlich begründet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Zu 1.:</p> <p>Im derzeit noch gültigen Bebauungsplan Schierstein 1980/01 „Spazierweg - Osthafen“ ist eine signifikante Fläche als „Öffentliche Grünfläche - Parkanlage“ vorgesehen. Statt diese Entwicklung endlich umzusetzen und damit auch am Osthafen eine grüne Oase am Wasser zu schaffen, soll mit dem neuen Bebauungsplan nun jede Möglichkeit für eine öffentlich zugängliche Grünanlage zu-nichte gemacht werden. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber dem derzeit gültigen Bebauungsplan.</p> <p>Die Einrichtung der Grünfläche kann auch unter Sicherung der Durchlässigkeit des Plangebiets (Durchwegung Nord-Süd, Anbindung Kormoranweg) erfolgen, auf die der Ortsbeirat seit jeher großen Wert legt.</p> <p>Ein Ausbau des Hafenvwegs, wie im Bereich der Hafenstadt bereits realisiert frei von Individualverkehr, ist ebenfalls mit gleichzeitiger Einrichtung einer Grünfläche und sogar mit noch deutlich höherer Aufenthaltsqualität möglich. Auch der Sicherung der Durchgängigkeit des Rheinuferweges im Sinne des Regionalparkkonzeptes widerspricht eine öffentliche Grünanlage in keiner Weise - im Gegenteil: Sie dürfte deutlich sinnvoller im Rahmen eines Regionalparkkonzeptes sein, als eine Bürostadt am Hafen.</p> <p>Die Flächen, die in der Vergangenheit als Brachflächen ungenutzt blieben, sollten zumindest zu dem im derzeit noch gültigen Bebauungsplan von 1980 festgelegten Maß der seit langem vorgesehen Grünflächenentwicklung zugeführt werden.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Die im Bebauungsplan „Schierstein 1980/01, Spazierweg-Osthafen“ festgesetzte öffentliche Grünfläche liegt seit langer Zeit brach, wirkt verwahrlost und wird teilweise legal, teilweise illegal als Abstell- und Lagerfläche genutzt.</p> <p>Die seit nahezu 40 Jahren nicht erfolgte Realisierung der öffentlichen Grünfläche liegt unter anderem darin begründet, dass diese Fläche bis vor wenigen Jahren an die gewerblich, industrielle Nutzung des Raiffeisensilos anschloss und durch Gleisanlagen sowie die westlich folgende militärische Nutzung geprägt war. Aufenthaltsqualitäten waren dort nicht zu erkennen. Ein großer Teil der Fläche war an den Angelverein Schierstein verpachtet, der zwischenzeitlich einen neuen Standort gefunden hat. Mit dem Wegfall der Schienentrasse und der gewerblichen Nutzung des Raiffeisensilos im unmittelbaren Hafenbereich war das Gelände für den Neubau des Betriebshofes des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) blockiert. Auch hier ist es, wie beim Angelverein, gelungen den Standort nicht weiter zu verfolgen, da mit dem Betriebshof des WSA die Uferpromenade ab dem heutigen Schufagelände geschlossen worden wäre.</p> <p>Die seit Beschluss der Rahmenplanung 2006 erreichten Veränderungen im Hafenbereich sind vielfältig. So gehört in diesen Kontext auch die Betriebsaufgabe des Zementwerks, dessen Flächen nach der Fertigstellung der Schiersteiner Brücke zu einem großen Teil renaturiert werden. Die Verlagerung des Bootskrans, die Verlagerung des Angelvereins, der Abriss des Raiffeisensilos, der Erhalt der Durchgängigkeit der Hafenpromenade und der damit verbundene Ausbau, die erhebliche Reduzierung des Schadensrisikos durch einen Chemikalienunfall in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden, all dies sind erfolgreich vollbrachte Zielsetzungen, die die Gesamtsituation am Schiersteiner Hafen wesentlich verbessern und erhebliche Vorteile zugunsten der Allgemeinheit beinhalten.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Die Naherholung am Schiersteiner Hafen wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht eingeschränkt. Im Gegenteil wird sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zukünftig erheblich verbessern. Dazu tragen insbesondere folgende Festsetzungen des Bebauungsplans bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bebauung fungiert als Puffer zwischen dem Hafen und den Gewerbebetrieben an der Rheingaustraße (sowohl im Hinblick auf die Geräuschentwicklung als auch aufgrund der höheren städtebaulichen Qualität).</li> <li>• Die Gebäude treten gerade im Bereich der Uferpromenade an mehreren Stellen bewusst zurück.</li> <li>• Wege und Plätze auf den privaten Grundstücksflächen sichern die fußläufige Durchquerbarkeit und vergrößern die öffentlich nutzbare Fläche.</li> <li>• Darüber hinaus unterstützt die Beschränkung der Geländehöhe entlang der Hafepromenade den angestrebten offenen Charakter zusätzlich.</li> <li>• Die Stellplätze finden weitestgehend Unterbringung in den Tiefgaragen.</li> </ul> <p>Vielfältige Festsetzungen zu Quantität und Qualität von Grünstrukturen sowohl im öffentlichen Raum, als auch auf privaten Grundstücksflächen, tragen dazu bei, eine für die angestrebten Nutzungsarten überdurchschnittliche und der Lage des Gebiets angemessene Begrünung innerhalb des Geltungsbereichs sicherzustellen. Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen liegen deutlich unterhalb der nach der Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete.</p> <p>Im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan wird der Standort bereits als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig erschlossenen Bereich. Statt einer Neuausweisung „auf der grünen Wiese“ und dem damit einhergehenden Verlust an Grün-</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>und Freiflächen, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich, unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und vertraglicher Weise zu entwickeln. Mit der Nutzung solch integrierter Brachflächen wird der Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur vermieden oder zumindest deutlich verringert.</p> <p>Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 hat als eine der Zielsetzungen auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, dass die „Aktivierung von Brachflächen zur flächenschonenden Mehrung des Wohnraum- und Arbeitsplatzangebotes“ eine der Zukunftsaufgaben ist. Das Baugesetzbuch formuliert seit der Novelle 2013 bereits im Paragraphen 1, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.</p> <p>Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet. Neben dem in Wiesbaden vorhandenen Bedarf an Wohnflächen, besteht ebenso eine intensive Nachfrage an gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen qualitativ höherwertigen Büronutzungen.</p> <p>Nicht alle Aspekte werden an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts in ausreichender Deutlichkeit dargestellt, daher wird er klarstellend ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Zu 2.:</p> <p>Mehrere Aspekte des in der Begründung enthaltenen Umweltberichts zur geplanten Bebauung am Osthafen zeigen, dass gerade das Plangebiet in Schierstein besonders von den immer heißeren Sommern betroffen ist. Die geplante Bebauung dürfte das Problem verstärken: Auf Seite 45 der Begründung wird das Plangebiet als „innerstädtischer Bereich mit deutlichem Wärmeinseleffekt“ beschrieben. Die Versiegelung von Flächen</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Klarstellend ist anzuführen, dass die konstatierte Zunahme innerhalb des Gebiets nur in einem räumlich eng begrenzten Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) auftritt.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>und die Verdichtung mit Bebauung könnte zu einer deutlichen Verschärfung dieses Wärmeinseleffekts beitragen. Beton und Stein speichern Hitze über Tag und strahlen sie nachts ab. Eine Abkühlung ist aufgrund relativ geringer „echter Grünflächen“ kaum zu erwarten. Der Bebauungsplanentwurf spricht von bis zu 90 Prozent Versiegelung und sieht vor allem „Dachbegrünung“ vor.</p> <p>Auf Seite 55 heißt es: „Vorhergehende Lufttemperaturmessungen zeigen, dass in Sommernächten der Ortskern von Schierstein deutlich überwärmt ist. Gegenüber dem Plangebiet am Schiersteiner Hafen sind um ca. 2 -3 K [also 2-3 Grad Celsius] höhere Lufttemperaturen zu erwarten.“</p> <p>Weiter heißt es auf den Seiten 66 bis 68: „Das Gutachten Klimafolgenbetrachtung zum geplanten Bebauungsplan ‚Osthafen, westlich des Hafenswegs‘ in Schierstein von Ökoplana, analysiert und bewertet die bestehende klimatische Situation umfassend. [...] ,In stadtklimatisch besonders relevanten warmen Sommernächten bildet sich gegenüber dem Ist-Zustand bei vorherrschenden Winden aus östlichen Richtungssektoren eine nach Westen orientierte Warmluftfahne aus. Infolge der fortwährenden nächtlichen Wärmeabstrahlung zusätzlich versiegelter Flächen und potenzieller Neubauten steigen die örtlichen Lufttemperaturen um ca. 0,5 - 2,0 K [Grad Celsius] an. Die Lufttemperaturzunahme im Bereich der Storchenallee (Wohnbebauung) beträgt noch ca. 0,5 - 1,0 K. Legt man als Beurteilungsgrundlage nicht den heutigen Ist-Zustand, sondern die potenzielle Flächennutzung nach dem Bebauungsplan von 1980 (öffentliche Grünfläche) zu Grunde, wird im Plan-Zustand die Ausdehnung und Intensität der Wärmeinselbildung noch größer. Die zusätzliche Warmluftfahne reicht bis in die Möwenstraße. Dort ist noch eine Lufttemperaturzunahme bis zu 0,7 K zu bilanzieren.‘ Das Gutachten führt weiter aus, dass die bislang angedachten grünordnerischen Maßnahmen nicht ausreichen, um die thermischen Ungunsteffekte der geplanten Bebauung aufzufangen und kleinräumig zu begrenzen. Das klimaökologische Leitziel wird somit nicht erreicht.“</p>	<p>Es handelt sich auch nicht um eine pauschale Erwärmung des Gebiets um durchschnittlich 2 °C. Der angesprochene, im Klimagutachten dargestellte Wert zeigt eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um 23:00 Uhr) und ist auf einen räumlich engen Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) begrenzt.</p> <p>Eine empfindliche Nutzung wie Wohnbebauung ist nicht betroffen. Auf das gesamte Gebiet betrachtet liegt die Zunahme der Temperatur während einer Sommernacht weit unter einem Grad.</p> <p>Je nach zugrunde gelegtem Klimamodell wird die Anzahl der Sommernächte in Wiesbaden Süd von durchschnittlich 1 im Zeitraum von 1971-2000 auf 5 bis 16 Nächte pro Jahr (2030 - 2060) steigen. Berücksichtigt man, dass die in der Stellungnahme angesprochene Warmluftfahne sich nur in weniger als 10 % der Fälle ausbildet, da der Wind in der Regel bei der Inversionswetterlage aus einer der entgegengesetzten Richtungen weht, ergibt sich eine mögliche, zusätzliche Betroffenheit von 0,5 bis 1,6 Nächten im Jahr.</p> <p>Mit den gewählten grünordnerischen Maßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäude- und Tiefgaragendächern und Fassadenbegrünungen sowie der hellen Gestaltung der Fassaden wird die o. a. planungsbedingte Warmluftfahne in Richtung Storchenallee, sowie die Erwärmungstendenzen innerhalb des Plangebiets noch reduziert.</p> <p>Eine - auch unter Beachtung der klimawandelbedingten Zunahme von heißen Tagen und Tropennächten - markante thermische Beaufschlagung in der benachbarten Wohnbebauung liegt daher nicht vor, obwohl das klimaökologische Leitziel „vollständiger Ausgleich der thermischen Zusatzbelastung“ nicht realisiert werden kann.</p> <p>Der Umweltbericht wird redaktionell angepasst, und insbesondere um eine genauere Definition zu Zeitraum, Intensität und Ort der zu erwartenden Temperaturzunahme ergänzt.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	<p>Auf Seite 92 heißt es: „Wie die Bilanzierung nach der Hessischen Kompensationsverordnung zeigt, können die Eingriffe des Vorhabens nicht vollständig ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Wertpunktedefizit in Höhe von 111.760 Wertpunkten. Mit der folgenden Ersatzmaßnahme soll das verbleibende Defizit ausgeglichen werden: Auf den Flächen der Kiesgrube Delkenheim wurden Maßnahmen zur naturschutzfachlichen Aufwertung durchgeführt. Teilbereiche dieser Maßnahme sind dem im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenswegs“ verursachten Eingriff zugeordnet: Gemarkung Delkenheim; Flur 48, Flurstücke 15 und 16.“</p> <p>Die negativen Auswirkungen in Schierstein sollen also durch Kompensationsmaßnahmen im 15 km entfernten Delkenheim ausgeglichen werden? Der positive Effekt für Schierstein erscheint dabei schleierhaft.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Der Ausgleich findet vor allem innerhalb des Geltungsbereichs statt. Lediglich 20 % erfolgen über eine Ökokontomaßnahme. Planungsrechtlich kann gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Ausgleich auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen, wenn der Ausgleich innerhalb des betroffenen Landschaftsraums stattfindet. Das ist vorliegend gegeben.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan</p>
	<p>Zu 3.:</p> <p>Auf Seite 70 der Begründung zum Bebauungsplan für den Osthafen heißt es: „[...] der zeitlich eingrenzbarer Anliegerverkehr wird auch im Zentrum des Plangebietes zunehmen, er wird sich allerdings durch die große Tiefgarage vielfach in Tiefgeschossen abspielen. Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den angrenzenden Gewerbegebieten werden dadurch nicht beeinträchtigt. Auch die Wirkungen auf die umliegenden Gebiete insbesondere auf die Wohnbebauung Storchentalallee wird sich durch die geplante Nutzung als Bürostandort nicht verändern, zumal die Zufahrt über die Rheingaustraße beidseitig durch das GE 2 begrenzt wird und der ruhende Verkehr überwiegend in Tiefgaragen untergebracht ist.“</p> <p>Diese Bewertung kann so nicht zutreffen, zumal sie auch nicht den Rückschlüssen entspricht, die sich aus den Ausführungen des Stadtplanungsamtes zur Osthafenbebauung in der Ortsbeiratssitzung am 19. Juni 2019 ziehen lassen. Demnach müssen für das Gebiet am Osthafen Schierstein 350 Parkplätze nachgewiesen werden, die sämtlich in einer Tiefgarage realisiert werden sollen. Damit</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfangreiche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus.</p> <p>Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>hätte allerdings nur ungefähr jeder zweite, der in den neuen Büros arbeitet, einen Parkplatz. Ein zusätzliches Parkhaus wäre im Plangebiet zwar möglich, sei aber kein Muss und bisher gibt es wohl auch noch niemanden, der dieses bauen und bezahlen will.</p> <p>Es ist also davon auszugehen, dass mindestens weitere 350 Büroangestellte Tag für Tag nach Parkplätzen im ohnehin schon komplett „zugeparkten“ Ortskern von Schierstein suchen werden. Dies stellt eine erhebliche Belastung der angrenzenden Wohngebiete durch Parksuchverkehr und zusätzliche parkende PKW dar. Ein Verkehrskonzept, das diesem Problem begegnet, existiert nicht. Schon jetzt ist das Gebiet rund um den Osthafen tagsüber komplett „zugeparkt“ und durch Parksuchverkehr belastet.</p>	<p>Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p> <p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Zu 4.:</p> <p>Auf Seite 18 der Begründung heißt es zum Thema Vergnügungsstätten: „Darüber hinaus sind folgende Nutzungen ausnahmsweise zulässig, da sie der Ergänzung des Nutzungsangebots und einer zeitgemäßen und attraktiven Arbeitsumgebung dienen und freizeitbezogene Nutzung der Hafenlage fördern: [...] • sowie Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO zulässig, außer solchen, die dem Glücksspiel dienen.“</p> <p>In der Ortsbeiratssitzung am 19. Juni 2019 konkretisierte der Vertreter des Stadtplanungsamtes die möglichen Nutzungen wie folgt: Außer Gewerbeflächen seien auch Vergnügungsstätten möglich. Das seien zum Beispiel auch Clubs oder eine Diskothek, aber kein Glücksspiel und auch kein Bordell. Auf Nachfrage in Sachen Clubs und Diskothek wurde erläutert, eine Diskothek sei am Osthafen eine gute Option, da sie dort niemanden störe, anders als zum Beispiel das ehemalige „Gestüt Renz“ in der Stadt.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zulassung von Vergnügungsstätten wurde bewusst auf das Sondergebiet 3 (SO3) begrenzt, da dieses mit einer Entfernung von deutlich über 250 m von allen Sondergebieten die größte Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung an der Storchentalallee aufweist.</p> <p>Das Parken wird hauptsächlich unterirdisch erfolgen, so dass auch in diesem Zusammenhang Störungen in weiten Teilen ausgeschlossen werden können.</p> <p>Darüber hinaus sind Vergnügungsstätten lediglich ausnahmsweise zulässig. Durch den Ausschluss kerngebietstypischer Vergnügungsstätten wird zudem die Größe der Vergnügungsstätten innerhalb des SO3 nochmals eingeschränkt.</p> <p>Außerdem ist auf der Ebene der Baugenehmigung nachzuweisen, dass die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten werden. Aufgrund der lediglich als ausnahmsweise definierten Zulassung von Vergnügungsstätten ist gerade auf mögliche Störungen im Rahmen der Baugenehmigung ein besonderes Augenmerk zu richten.</p> <p>Insgesamt trägt die Festsetzung dazu bei, das städtebauliche Ziel der Belebung des Uferbereichs zu unterstützen. Gleichzeitig gewährleistet eine ganze Reihe von einschränkenden Festsetzungen, dass sich potenzielle Störungen und Beeinträchtigung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Die Hafenpromenade und das Hafengelände bleiben den Bürgern auch zukünftig erhalten, die Zugänglichkeit wird verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
10.Einwender_10	<p>Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs „Osthafen, westlich des Hafenwegs“ im Ortsbezirk Schierstein der Landeshauptstadt Wiesbaden nehmen wir namens und kraft Vollmacht unserer Mandantin, der A. + E. Fischer-Chemie GmbH &amp; Co. KG, nachfolgend Stellung und bitten höflich um Berücksichtigung der Hinweise im weiteren Verfahren.</p> <p>Zunächst scheint teilweise der genaue Verlauf der Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (Planzeichen: rot gestrichelte Linie) nicht eindeutig erkennbar (so etwa im nördlichen Bereich des GE 1). Inwieweit dies auf eine Überlagerung mit anderen Planzeichen zurückzuführen ist oder das Planzeichen tatsächlich stellenweise schlicht enden soll, lässt sich nicht ablesen. Jedenfalls dürfte dies Fragen hinsichtlich der Bestimmtheit der Festsetzung aufwerfen.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Darstellung des Planzeichens handelt es sich um die in der Landeshauptstadt Wiesbaden standardisierte Darstellungsweise. Da Stellplätze sowohl innerhalb der eigens dafür vorgesehenen Flächen als auch innerhalb der Baugrenzen zulässig sind, werden die Flächen in den Abschnitten an denen sie unmittelbar an eine Baugrenze anschließen bewusst nicht geschlossen.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Die A. + E. Fischer-Chemie GmbH &amp; Co. KG bittet um eine Klarstellung bzw. Änderung dahingehend, dass die planungsrechtlich zulässige Nutzung ihres Grundstücks im Bereich des GE 1 durch die Kennzeichnung von Flächen mit „Hochgarage/ Tiefgarage“ bzw. dem o. g. Planzeichen (für die Verortung einer in Zukunft potenziell möglichen Hoch-/Tiefgarage) nicht eingeschränkt wird. Dies gilt etwa für den Fall, dass die A. + E. Fischer-Chemie GmbH &amp; Co. KG für die betreffende Fläche auf ihrem Grundstück einen Bauantrag für eine (von einer Hoch-/Tiefgarage) abweichende Nutzung stellen sollte. Würde die im Entwurf enthaltene Kennzeichnung eine solche Nutzung ausschließen oder behindern, stünde dies im Widerspruch zu der bestehenden vertraglichen Vereinbarung. Damit wäre die A. + E. Fischer-Chemie GmbH &amp; Co. KG nicht einverstanden. Eine entsprechende Klarstellung enthält der Entwurf bislang leider nicht.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Innerhalb der Baugrenzen sind neben einer Hochgarage/ Tiefgarage auch andere bauliche Einrichtungen zulässig.</p> <p>Die Begründung wird klarstellend ergänzt, um Missverständnissen vorzubeugen.</p>
	<p>Auch Hinsichtlich der textlichen Festsetzung zu der Art der baulichen Nutzung im Sondergebiet 2 (SO 2) bis zur Betriebsaufgabe bitten wir um eine Klarstellung bzw. Angleichung. Nach dem Wortlaut ist „pro Betrieb eine Wohnung für Ausichts- und Betriebspersonen“ ausnahmsweise zulässig. Anders als bei den sonstigen Festsetzungen zu Betriebswohnungen fehlt hier der Zusatz „...die dem Betrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind“. Auch insoweit erlauben wir uns, auf die bestehende vertragliche Vereinbarung zu verweisen und gehen von einem Redaktionsversehen aus.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Als Klarstellung erscheint eine redaktionelle Anpassung sinnvoll, da wie dargestellt die anderen Bereiche der textlichen Festsetzungen ebenfalls den Wortlaut der BauNVO vollständig wiedergeben.</p> <p>Der Bebauungsplan wird redaktionell angepasst.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	Schließlich bitten wir, die in den textlichen Festsetzungen (Ziff. 8.5.1 und 8.5.3) vorgegebenen Artenschutzmaßnahmen zu überprüfen. Dies gilt jedenfalls dann, sollten diese sich auch auf die Grundstücke der A. + E. Fischer-Chemie GmbH & Co. KG beziehen. Die sachliche Rechtfertigung und Angemessenheit dieser – bislang nicht bekannten – Festsetzungen erscheint zumindest bezogen auf die Bestandsnutzungen fraglich.	Die Anregung wird bereits berücksichtigt. Die Bestandsgebäude sind von den Maßnahmen nicht betroffen. Zur Klarstellung wird in der Begründung nochmals auf diesen Aspekt hingewiesen.
11.Einwender_11	<p>Schon jetzt herrschen im Bereich des Osthafens während der Woche und noch mehr an Wochenenden im Sommer seit einigen Jahren unzumutbare Verkehrsverhältnisse.</p> <p>Der Grund dafür sind die sehr stark angestiegene Anzahl von Bootsliegeplätzen, die vermehrten Arbeitsplätze am Hafen sowie die Nutzung als P+R Parkplatz, letzteres vor allem seit Beginn der Bauarbeiten Schiersteiner Brücke.</p> <p>Infolge der zusätzlich geplanten Büros, Bootsliegeplätze + Gaststätten wird sich die Situation weiter verschlechtern. Als Gründe dafür sehe ich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anzahl der geforderten Tiefgaragenplätze für die Büros ist zu gering</li> <li>• Für die zusätzlichen Bootsliegeplätze und Gaststätten sind keine Parkplätze vorgesehen.</li> </ul> <p>Zu glauben, dass die zusätzlich an den Osthafen kommenden Personen öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrräder benutzen ist unrealistisch wie deutlich am Westhafen und der Hafenstraße in Schierstein zu beobachten ist.</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Klarstellend ist anzumerken, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens keine neuen Bootsliegeplätze geplant werden. Die Situation in der Hafenstraße von Schierstein und im Bereich des Schiersteiner Westhafens ist mit der Hafenpromenade im Bereich des Osthafens nicht vergleichbar, da diese in weiten Teilen nur für Fußgänger und Radfahrer und in einem Teilabschnitt darüber hinaus noch für Bootsanlieferverkehr zugänglich sein wird.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfängliche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus.</p> <p>Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegeanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p> <p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p> <p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
12.Einwender_12	<p>Auch wenn es auf \"freiwilliger\" Basis ist, der sog. \"Parkkäfig\" sollte mit Unterstützung der/aller Unternehmen und Beteiligung der Stadt/SEG gebaut werden. Der Parkdruck rund um den Hafen, speziell rund um das Gebiet Storchentallee und Nebenstraßen ist immens, da auch alle Plätze kostenlos sind. Das Gebiet unterhalb der Schiersteiner Brücke wäre nett, aber wahrscheinlich nicht praktikabel, da die SEG sicher nicht auf das Baugebiet verzichten wird.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Realisierung von konkreten Parklösungen ist Teil der Genehmigungsplanung. Der Bebauungsplan ermöglicht es aber, ein ausreichendes Parkraumangebot zu verwirklichen.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Des Weiteren ist eine Gastronomie sicher interessant, wenn auch kontraproduktiv zur gerade zu eröffnenden Terrasse, aber eine Diskothek ist nicht zu akzeptieren. Es ist auf dem Hafengeweg in den Sommernächten bereits jetzt schon beträchtlicher Trubel, der durch eine Diskothek mit Öffnungszeiten bis in die frühen Morgenstunden eher erhöht als verteilt wird. Auch ist seit alters her bekannt, dass die Sprösslinge (und Poser) gerne mit ihren Wagen am liebsten bis zur Tanzfläche fahren würden. Darauf können sicher ALLE Anrainer verzichten.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zulassung von Vergnügungsstätten wurde bewusst auf das Sondergebiet 3 (SO3) begrenzt, da dieses mit einer Entfernung von deutlich über 250 m von allen Sondergebieten die größte Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung an der Storchentallee aufweist.</p> <p>Das Parken wird hauptsächlich unterirdisch erfolgen, so dass auch in diesem Zusammenhang Störungen in weiten Teilen ausgeschlossen werden können.</p> <p>Darüber hinaus sind Vergnügungsstätten lediglich ausnahmsweise zulässig. Durch den Ausschluss kerngebietstypischer Vergnügungsstätten wird zudem die Größe der Vergnügungsstätten innerhalb des SO3 nochmals eingeschränkt.</p> <p>Außerdem ist auf der Ebene der Baugenehmigung nachzuweisen, dass die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten werden. Aufgrund der lediglich als ausnahmsweise definierten Zulassung von Vergnügungsstätten ist gerade auf mögliche Störungen im Rahmen der Baugenehmigung ein besonderes Augenmerk zu richten.</p> <p>Insgesamt trägt die Festsetzung dazu bei, das städtebauliche Ziel der Belebung des Uferbereichs zu unterstützen. Gleichzeitig</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>gewährleistet eine ganze Reihe von einschränkenden Festsetzungen, dass sich potenzielle Störungen und Beeinträchtigung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Die Hafensperrmauer und das Hafengelände bleiben den Bürgern auch zukünftig erhalten, die Zugänglichkeit wird verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
13.Einwender_13	<p>Wie dem Kartenmaterial der Stadt Wiesbaden zu entnehmen ist, ist das Tiefgebiet Schierstein ein: "intensives innerstädtisches Überwärmungsgebiet mit eingeschränktem Luftaustausch", was in den heißen Tagen/Wochen des letzten und auch diesen Jahres sehr deutlich spürbar war. Die geplante Bebauung Osthafen, westlich des Hafenswegs mit bis zu sieben Vollgeschossen und einer Bebauungsfläche von 80 - 90 % pro Quadratmeter wird zur Folge haben: " Mit den o. a. Maßnahmen (verschiedene Begründungen, die Verfasserin) "lassen sich in ihrer Summenwirkung die thermischen Negativeffekte der geplanten Bebauung reduzieren. Ein völliger Ausgleich erscheint jedoch auf den vorhandenen Flächen nicht möglich." Zitat aus ÖKOPLANA, Klimafolgenbetrachtung zum Projekt "Osthafen-westlich des Hafenswegs", Auftraggeber SEG.</p> <p>Eine Erhöhung der Lufttemperatur zwischen 0,5 und 2,0° werden erfolgen. Diese Planung kann meines Erachtens und auch vor dem Hintergrund des, vom Stadtparlament beschlossen, Klimanotstandes nicht aufrechterhalten werden.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass die konstatierte Zunahme innerhalb des Gebiets nur in einem räumlich eng begrenzten Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) auftritt.</p> <p>Es handelt sich auch nicht um eine pauschale Erwärmung des Gebiets um durchschnittlich 2 °C. Der angesprochene, im Klimagutachten dargestellte Wert zeigt eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um 23:00 Uhr) und ist auf einen räumlich engen Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) begrenzt.</p> <p>Eine empfindliche Nutzung wie Wohnbebauung ist nicht betroffen. Auf das gesamte Gebiet betrachtet liegt die Zunahme der Temperatur während einer Sommernacht weit unter einem Grad.</p> <p>Je nach zugrunde gelegtem Klimamodell wird die Anzahl der Sommernächte in Wiesbaden Süd von durchschnittlich 1 im Zeitraum von 1971-2000 auf 5 bis 16 Nächte pro Jahr (2030 - 2060) steigen. Berücksichtigt man, dass die in der Stellungnahme angesprochene Warmluftfahne sich nur in weniger als 10 % der Fälle ausbildet, da der Wind in der Regel bei der Inversionswetterlage aus einer der entgegengesetzten Richtungen weht, ergibt sich eine mögliche, zusätzliche Betroffenheit von 0,5 bis 1,6 Nächten im Jahr.</p> <p>Mit den gewählten grünordnerischen Maßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäude- und Tiefga-</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>ragendächern und Fassadenbegrünungen sowie der hellen Gestaltung der Fassaden wird die o. a. planungsbedingte Wärmefahne in Richtung Storchenallee, sowie die Erwärmungstendenzen innerhalb des Plangebiets noch reduziert.</p> <p>Eine - auch unter Beachtung der klimawandelbedingten Zunahme von heißen Tagen und Tropennächten - markante thermische Beaufschlagung in der benachbarten Wohnbebauung liegt daher nicht vor, obwohl das klimaökologische Leitziel „vollständiger Ausgleich der thermischen Zusatzbelastung“ nicht realisiert werden kann.</p> <p>Klarstellend ist zum ausgerufenen Klimanotstand in Wiesbaden anzumerken, dass dieser explizit auf Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion und damit zur langfristigen Minderung der Folgen des Klimawandels abzielt. Themen der Klimawandelanpassung sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung Nr. 0291 vom 27. Juni 2019.</p> <p>Im Rahmen der Bauleitplanung können, gerade bei Angebotsbauungsplänen, lediglich die Rahmenbedingungen und die grundsätzliche Ermöglichung zur Nutzung erneuerbarer Energie festgesetzt werden. Dem kommt der vorliegende Bebauungsplan nach. Die konkreten Maßnahmen sind der nachgelagerten Baugenehmigungsebene überlassen die beispielsweise die Einhaltung der Energieeinsparverordnung prüft.</p> <p>Der Umweltbericht wird redaktionell angepasst, und insbesondere um eine genauere Definition zu Zeitraum, Intensität und Ort der zu erwartenden Temperaturzunahme ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
14.Einwender_14	<p>Uns ist aufgefallen, dass die bereits fertig gestellte und genehmigungspflichtige „Sommergastronomie“, die im Bereich des B-Planes liegt, nicht mit aufgenommen wurde. Wir bitten um: Nachtrag mit der Festsetzung „Gastronomie“, damit evtl. später keine andere Nutzung möglich wird.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die gewünschte Festsetzung kann planungsrechtlich innerhalb öffentlicher Verkehrsflächen nicht zwingend festgesetzt werden. Darüber hinaus liegt die in Rede stehende Fläche außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans, weshalb hier grundsätz-</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>lich keinerlei Festsetzungen getroffen werden können. Entscheidungen über eine Nutzung können daher nicht im Rahmen der Bauleitplanung geklärt werden.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Festsetzung der „Hochgarage“ (HGa.) und Investor finden, der diese HGa umsetzt. Eine Doppelnutzung zulassen, einmal als Nachweis für die erforderlichen Pkw-Stellplätze der neuen Gebäude, diese können auch per Baulast gesichert werden, und am Wochenende für die Besucher des Hafengebietes freigeben.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Informationen bezüglich einer möglichen Doppelnutzung wird an die Planungsbeteiligten weitergegeben.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Festsetzung „Tiefgaragen“(TGa). Nutzung: für den erforderlichen Pkw-Nachweis gemäß Stellplatzsatzung der jeweiligen Baumaßnahme, ohne Ablösung nicht nachweisbarer Stellplätze. Sicherung durch preiswerte Abgabe seitens der Arbeitgeber, dass Stellplätze auch angefahren werden und die PKW nicht auf einer öffentlichen Straße stehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung ist anzuwenden, auf sie wird in den Hinweisen zu den textlichen Festsetzungen explizit verwiesen.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Im „SO3“ durchsetzen und Investor finden für einen Betrieb des Beherbergungsgewerbes sprich „Hotel“, ist allgemein zulässig, eine schöne Aussicht auf den Hafen ist gegeben, dadurch Belebung des Osthafens auch in den Abendstunden, gute Verkehrsanbindung- über Hafenweg und Autobahnnähe, Lärmabschirmung zur Brücke durch spätere Bebauung. Dem Besitzer vom jetzigem „Orange“ (Shisha-Bar) vorschlagen nach dort umzuziehen, da es am alten Standort erheblichen Nachbarwiderstand gibt. Den alten Standort einer reinen Gastronomie oder Wohnung, wie vorhanden zuzuführen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Planungsbeteiligten weitergegeben.</p> <p>Für die Vorschläge bestehen leider keine planungsrechtlichen Voraussetzungen, um sie verbindlich festzusetzen. Die Festsetzungen lassen jedoch die Realisierung beider Vorschläge grundsätzlich zu.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p><b>Nachtrag: vom 10.07.2019:</b></p> <p>Die Abfolge der Auslegung des Bebauungsplans Osthafen, die Änderung des Flächennutzungsplanes, die Verfahrensänderungen, der Aufstellungsbeschluss und der Entwurfsbeschluss der LHW haben uns veranlasst, unsere Stellungnahme vom 10.07.2019 jetzt zu ergänzen bzw. zu konkretisieren in den Punkten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grünflächen und Bebauung</li> <li>- Örtliche Klimaauswirkungen</li> <li>- Zunehmender Verkehr</li> <li>- Ansiedlung von Clubs, Diskotheken und Hotels</li> </ul> <p><b>1.Grünflächen und Bebauung</b></p> <p>Es wäre fatal, wenn die vorhandene, geschlossene Wohn- und Bürobebauung in dieser Form, in Richtung Osthafen fortgesetzt würde. Diese massive Riegelbebauung, nur unterbrochen durch einen geringen Gebäudeabstand, ohne jegliche Grünflächen zwischen den Gebäuden, zeigt schon gewisse Grundzüge einer abgeschlossenen Gettobebauung. Eine mit Grünflächen aufgelockerte Reihenbebauung im Sinne der Konstruktionslehre Neufert ist dies ohnehin nicht. Schon vor über 10 Jahren haben wir auf diesen Bebauungsfehler (Leserbriefe, etc.) hingewiesen. Diese Weiterführung einer hohen Reihen- Bürobebauung zur Dieter-Horschler-Promenade würde diesen Riegel- Effekt noch verstärken.</p> <p>Den vielen Schiersteiner Bürgern ist es bei dem vorgestellten Bauvorhaben bisher noch nicht aufgefallen, dass die geplanten Bürogebäude über 8 Geschosse verfügen und somit unter die Hochhausrichtlinien (ab 22 m Gebäudehöhe) fallen. Bei dieser massiven und sehr hohen Bebauung kann nicht mehr von einer aufgelockerten Bebauung, mit vielen Grünflächen in der Tiefe und zwischen den Gebäuden die Rede sein, man kann dann nur noch von einem Gebäudemonstrum am Hafen reden.</p> <p>Diese vorgelegte Gebäudeverdichtung in Verbindung mit der Gebäudehöhe ist in dieser Form abzulehnen.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Die Beurteilung der angrenzenden Wohnbebauung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Wie den Planunterlagen zu entnehmen ist, verfolgt der Bebauungsplan das Ziel die Durchlässigkeit, insbesondere des Sondergebiets an der Hafenpromenade zu erhöhen. Dies erfolgt unter anderem durch die gezielte Festsetzung von Flächen für Wegerechte für die Öffentlichkeit, die Anordnung der Baufenster, die an mehreren Stellen von der Uferpromenade bewusst zurücktreten (stellenweise bis über 22 m) und eine Begrenzung der Höhenlage des Geländes im Bereich der Uferpromenade.</p> <p>Das Gebäude fällt nicht automatisch unter die Hochhausrichtlinie. Dies wäre nach der hessischen Bauordnung nur der Fall, wenn der Boden des obersten Geschosses bei 22 m läge. Die Einschätzungen werden zur Kenntnis genommen. Klarstellend ist anzumerken, dass die in Rede stehende Gebäudehöhe lediglich innerhalb eines eng begrenzten Baufensters zulässig ist. Von einem Gebäudemonster kann nicht die Rede sein. Dieser Hochpunkt wurde aus städtebaulichen Gründen als Merkzeichen bewusst gewählt, um die Wegeverbindung zwischen der Hafenpromenade und der Rheingaustraße zu betonen. Der Hochpunkt wird beidseits von niedrigeren Bauhöhen</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>flankiert, denn die Staffelung unterstreicht die besondere städtebauliche Situation an der neuen Wegeverbindung zwischen den geplanten Bauflächen und der Uferpromenade.</p> <p>Um diese zentrale Position zu betonen und gleichzeitig dem Bereich des Gelenks Hafenpromenade und der Wegeverbindung zur Rheingaustraße genügend Raum zu geben, wird für einen Teil des Baufensters eine lichte Höhe von mindestens 100,0 m ü. NHN festgesetzt.</p> <p>Der Anteil an bebauten und versiegelten Flächen wird im Bebauungsplan durch die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung (Baugrenzen, Gebäudehöhen, Grundflächenzahl,...) definiert und im vorliegenden Fall so gewählt, dass sowohl stadtklimatische, freiraumplanerische und grünordnerische Aspekte als auch Zugänglichkeit, Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualität innerhalb des Gebiets angemessen berücksichtigt werden.</p> <p>Die Naherholung am Schiersteiner Hafen wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht eingeschränkt. Im Gegenteil wird sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zukünftig erheblich verbessern. Dazu tragen insbesondere folgende Festsetzungen des Bebauungsplans bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bebauung fungiert als Puffer zwischen dem Hafen und den Gewerbebetrieben an der Rheingaustraße (sowohl im Hinblick auf die Geräuschentwicklung als auch aufgrund der höheren städtebaulichen Qualität).</li> <li>• Die Gebäude treten gerade im Bereich der Uferpromenade an mehreren Stellen bewusst zurück.</li> <li>• Wege und Plätze auf den privaten Grundstücksflächen sichern die fußläufige Durchquerbarkeit und vergrößern die öffentlich nutzbare Fläche.</li> <li>• Darüber hinaus unterstützt die Beschränkung der Geländehöhe entlang der Hafenpromenade den angestrebten offenen Charakter zusätzlich.</li> </ul>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stellplätze finden weitestgehend Unterbringung in den Tiefgaragen.</li> </ul> <p>Vielfältige Festsetzungen zu Quantität und Qualität von Grünstrukturen sowohl im öffentlichen Raum, als auch auf privaten Grundstücksflächen, tragen dazu bei, eine für die angestrebten Nutzungsarten überdurchschnittliche und der Lage des Gebiets angemessene Begrünung innerhalb des Geltungsbereichs sicherzustellen.</p> <p>Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen liegen deutlich unterhalb der nach der Baunutzungsverordnung definierten Obergrenzen für Gewerbe- und Sondergebiete.</p> <p>Im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan wird der Standort bereits als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich bei dem Gebiet bereits um einen infrastrukturell vollständig erschlossenen Bereich. Statt einer Neuausweisung „auf der grünen Wiese“ und dem damit einhergehenden Verlust an Grün- und Freiflächen, ist es im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich, unterausgenutzte und teilweise brachliegende Flächenpotenziale in angemessener und verträglicher Weise zu entwickeln. Mit der Nutzung solch integrierter Brachflächen wird der Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur vermieden oder zumindest deutlich verringert.</p> <p>Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 hat als eine der Zielsetzungen auf gesamtstädtischer Ebene formuliert, dass die „Aktivierung von Brachflächen zur flächenschonenden Mehrung des Wohnraum- und Arbeitsplatzangebotes“ eine der Zukunftsaufgaben ist. Das Baugesetzbuch formuliert seit der Novelle 2013 bereits im Paragraphen 1, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.</p> <p>Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein akuter Bedarf an gewerblichen Bauflächen, sodass hier eine kurzfristige Verfügbarkeit von Flächen notwendig ist. Diese Flächen werden</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>durch das vorliegende Bauleitplanverfahren bedarfsgerecht planungsrechtlich vorbereitet. Neben dem in Wiesbaden vorhandenen Bedarf an Wohnflächen, besteht ebenso eine intensive Nachfrage an gewerblichen Flächen, insbesondere an störungsarmen qualitativ höherwertigen Büronutzungen.</p> <p>Nicht alle Aspekte werden an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts in ausreichender Deutlichkeit dargestellt, daher wird er klarstellend ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><b>2.Örtliche Klimaauswirkungen</b>  In meiner Eigenschaft als ausgebildeter und gepr. Gebäudeenergieberater mit langjähriger Berufserfahrung ist festzustellen, dass heute zu den vielen Vorschriften und Grundlagen der Gebäudeplanung auch die Wärmespeicherkapazität der einzelnen Bauteile, und insbesondere der vorgeschriebene sommerliche Wärmeschutz, im Sinne der gültigen Energieeinsparungsverordnung(EnEV), dazugehört. Es dürfte selbst einem Nichtfachmann auf diesem Gebiet einleuchtend sein, dass massive, große und zusammenhängende Gebäude auch auf das Kleinklima, in unmittelbarer Nachbarschaft, erhebliche Auswirkungen auf die Außentemperaturen in diesem Bereich hat. Zahlreiche Kardinalfehler in der Bebauung werden dann begangen, wenn in einer reihenförmig angeordneten Gebäudebebauung am Hafen die einzelnen Gebäude nicht durch größere Grünflächen unterbrochen bzw. getrennt werden. Die vorgelegte Bebauung zeigt genau diese negative Bebauung mit allen Folgen auf das gesamte Kleinklima in diesem Bereich. Mit dieser Gebäudeverdichtung werden die sommerlichen Außentemperaturen in dieser Umgebung, durch die massive und dichte Bebauung, merklich ansteigen. Wenn dann noch dunkle Farben (geringer Reflektionsgrad und hoher Absorptionsgrad) auf den Hausflächen, wie bei den bestehenden Schufagebauten, zur Ausführung kommen, steigen die Umgebungstemperaturen erheblich an. Werden zusätzlich noch viele Hausklimageräte (heißer Abluftstrom auf der Außenseite eines jeden Hauses) installiert, dann muss es im Sommer zwangsläufig zu einer merklichen Temperaturerhöhung (mind. 2 ° K) kommen. Diese Temperaturen haben natürlich unmittelbare Auswirkungen auf die bestehende,</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass die konstatierte Zunahme innerhalb des Gebiets nur in einem räumlich eng begrenzten Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) auftritt. Es handelt sich auch nicht um eine pauschale Erwärmung des Gebiets um durchschnittlich 2 °C. Der angesprochene, im Klimagutachten dargestellte Wert zeigt eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um 23:00 Uhr) und ist auf einen räumlich engen Bereich (rd. 10 % des Geltungsbereichs) begrenzt. Eine empfindliche Nutzung wie Wohnbebauung ist nicht betroffen. Auf das gesamte Gebiet betrachtet liegt die Zunahme der Temperatur während einer Sommernacht weit unter einem Grad.</p> <p>Je nach zugrunde gelegtem Klimamodell wird die Anzahl der Sommernächte in Wiesbaden Süd von durchschnittlich 1 im Zeitraum von 1971-2000 auf 5 bis 16 Nächte pro Jahr (2030 - 2060) steigen. Berücksichtigt man, dass die in der Stellungnahme angesprochene Warmluftfahne sich nur in weniger als 10 % der Fälle ausbildet, da der Wind in der Regel bei der Inversionswetterlage aus einer der entgegengesetzten Richtungen weht, ergibt sich eine mögliche, zusätzliche Betroffenheit von 0,5 bis 1,6 Nächten im Jahr.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>dichte Bebauung der übrigen angrenzenden Wohngebiete. Dies kann nur abgemildert werden, wenn zwischen den Gebäuden genügend Abstand eingehalten wird, um die kühleren Luftströmungen am Boden, in Richtung Hafen, nicht zu behindern.</p> <p>Dass eine 15 km entfernte Bebauung in Delkenheim nur eine rein mathematische Kompensationsfläche nachweist und keinerlei örtliche Verbesserung (Klima/Temperatur) bringt, dürfte doch jedem Bürger klar sein. Die klare Prämisse für die Osthafenbebauung muss hier lauten: Weniger Gebäude und mehr Grünflächen!</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen ist die vorgelegte Osthafen Bebauung der Stadt, in dieser Form, abzulehnen.</p>	<p>Mit den gewählten grünordnerischen Maßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäude- und Tiefgaragendächern und Fassadenbegrünungen sowie der hellen Gestaltung der Fassaden wird die o. a. planungsbedingte Wärmefahne in Richtung Storchenallee, sowie die Erwärmungstendenzen innerhalb des Plangebiets noch reduziert.</p> <p>Eine - auch unter Beachtung der klimawandelbedingten Zunahme von heißen Tagen und Tropennächten - markante thermische Beaufschlagung in der benachbarten Wohnbebauung liegt daher nicht vor, obwohl das klimaökologische Leitziel „vollständiger Ausgleich der thermischen Zusatzbelastung“ nicht realisiert werden kann.</p> <p>Im Rahmen der Bauleitplanung können, gerade bei Angebotsbauungsplänen, lediglich die Rahmenbedingungen und die grundsätzliche Ermöglichung zur Nutzung erneuerbarer Energie festgesetzt werden. Dem kommt der vorliegende Bebauungsplan nach. Die konkreten Maßnahmen sind der nachgelagerten Baugenehmigungsebene überlassen die beispielsweise die Einhaltung der Energieeinsparverordnung prüft.</p> <p>Der Eingriffsausgleich findet vor allem innerhalb des Geltungsbereichs statt. Lediglich 20 % erfolgen über eine Ökokontomaßnahme. Planungsrechtlich kann gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Ausgleich auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen, wenn der Ausgleich innerhalb des betroffenen Landschaftsraums stattfindet. Das ist vorliegend gegeben.</p> <p>Insgesamt stellen die im Bebauungsplan bereits festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung sicher, dass keine erheblichen negativen Effekte auf das Lokalklima zu erwarten sind. Ein Erfordernis für zusätzliche Festsetzungen ist nicht erkennbar.</p> <p>Der Umweltbericht wird redaktionell angepasst, und insbesondere um eine genauere Definition zu Zeitraum, Intensität und Ort der zu erwartenden Temperaturzunahme ergänzt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p><b>3. Zunehmender Verkehr</b></p> <p>Diese von der Stadt und der SEG abgegebene Stellungnahme zeigt die realitätsferne und bedenkenlose Auffassung der nur auf Profit ausgerichteten Personen bzw. Gesellschaftsgruppe. Man könnte auch sagen, aus gehabtem Schaden nichts gelernt. Es ist doch allen Schiersteiner Bürgern im Umfeld der Schufa bekannt, dass die vorhandenen Garagenplätze nicht ausreichen. Seit Jahren werden die umliegenden Anliegerstraßen von Tagesgästen und Schufa Mitarbeitern vollgeparkt. Auch die Stellplatzsatzung der Stadt Wiesbaden wurde nicht angewendet und die notwendigen Nachweise teilweise durch eine Stellplatzablösungen ersetzt.</p> <p>Es ist doch klar aus diesen Stellungnahmen der Stadt zu ersehen, dass wieder die gleichen Fehler, wie beim Bau der Schufa, begangen werden. Wenn schon eine Bürobauung oder anderweitige Bebauung nicht zu verhindern ist, dann sollte wenigstens die Stellplatzsatzung der LHW zwingend angewendet werden und keine Ablösung durch Geld möglich sein.</p> <p>Durch eine entsprechende Beschilderung in den umliegenden Straßen kann man dafür sorgen, dass nur ein befristetes Anwohnerparken, wie in der Mainzer Altstadt, möglich ist. Im Übrigen ist doch bei der Stadt (Stadtrat Kowol) und im Wiesbadener Kurier bereits nachzulesen, dass die Stadt wegen der Umweltproblematik, wieder alle Tiefgaragen in der Stadt in die eigene Bewirtschaftung zurückführen will. Was liegt da näher, als die vorgesehene Hochgarage im Bebauungsplan von der Stadt errichten zu lassen und diese auch selbst zu bewirtschaften.</p> <p>Wenn diese vorgenannten Dinge nicht berücksichtigt werden, dann ist mit der Osthafenbauung ein noch größeres Verkehrschaos in den angrenzenden Straßen am Hafen zu erwarten.</p> <p>Hier muss eine neues Pkw- Parkkonzept zuvor erstellt werden.</p>	<p>Der Anregung wird widersprochen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt umfangreiche Möglichkeiten zur Verwirklichung von Stellplätzen fest.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist für alle neu zu errichtenden Gebäude ein Stellplatznachweis zu erbringen.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden weist als Regelwerk einen angemessenen Umgang mit den sich aus der jeweiligen Nutzung ergebenden Stellplatzbedarfen aus.</p> <p>Nach der Satzung ist für Bürogebäude je 35 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Stellplatz herzustellen. Damit wird ein Stellplatzbedarf erfüllt, der den sogenannten „Modal Split“ berücksichtigt. Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (der Wegezanzahl) differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Vereinfacht bedeutet das, dass nicht jeder Benutzer einen Stellplatz benötigt, da der Arbeitsplatz auch mit anderen Verkehrsmitteln angesteuert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der festgesetzten städtebaulichen Kennzahlen und der daraus resultierenden maximalen Geschossfläche sowie unter Verweis auf die oben genannte Regelung der Stellplatzsatzung kann ein Stellplatzbedarf von 300 - 400 Stellplätzen abgeleitet werden.</p> <p>Untersuchungen zum Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) in Wiesbaden aus dem Jahr 2017 zeigen, dass rund 57 Prozent aller Fahrten zur Arbeit mit dem PKW zurückgelegt werden. (vgl.: „Leben in Wiesbaden: Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ 2017, S. 5 f.)</p> <p>Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass auf den Flächen, egal ob im Gewerbe- oder im Sondergebiet, ausreichend Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung stehen, selbst wenn nicht für jeden Mitarbeiter ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen wird.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Entsprechend den Beurteilungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes ist angesichts des oben genannten Stellplatzbedarfes und der damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen davon auszugehen, dass kein negativer Einfluss auf die betroffenen Knotenpunkte und den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehre, weiterhin die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Verlauf der Rheingaustraße gegeben ist und sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein Handlungsbedarf für die Bestandssituation ableiten lässt.</p> <p>Eine verkehrsgerechte Ausgestaltung sowie ordnungsgemäße Anbindung der neu entstehenden Grundstückszufahrten entsprechend dem aktuellen Stand der Technik wird im Rahmen der Ausführungsplanung gesichert und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für Schierstein ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><b>4.Ansiedlung von Clubs, Diskotheken und Hotel</b> Diese Ansiedlung von Clubs und Diskotheken ist in zweierlei Hinsicht zu prüfen. Zum einen ist der Geräuschpegel, der von diesen Einrichtungen hervorgeht und über das Wasser sehr gut weitergeleitet wird, ständig genau zu beobachten bzw. zu kontrollieren. Erinnerung wird in diesem Zusammenhang an die großen Lärmbelästigungen der Diskothek Euro Palace in Kastel und an das frühere Oktoberfestzelt an unserem Westhafen, auf der Festwiese. Zum anderen können von diesen Einrichtungen, meistens in der Nacht, auch Unterweltaktivitäten hervortreten. Nach unserer Auffassung ist doch ein schönes Hotel, mit Blick auf den Hafen und in der Osthafen-Bebauung als mögliches Beherbergungsgewerbe ausgewiesen, bestens für diesen Bereich geeignet. Damit findet Leben von morgens bis in die späten Abendstunden statt. Auch in der Nacht ist der Hafenweg durch ein</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Zulassung von Vergnügungsstätten wurde bewusst auf das Sondergebiet 3 (SO3) begrenzt, da dieses mit einer Entfernung von deutlich über 250 m von allen Sondergebieten die größte Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung an der Storchentalallee aufweist. Das Parken wird hauptsächlich unterirdisch erfolgen, so dass auch in diesem Zusammenhang Störungen in weiten Teilen ausgeschlossen werden können. Darüber hinaus sind Vergnügungsstätten lediglich ausnahmsweise zulässig. Durch den Ausschluss kerngebietstypischer Vergnügungsstätten wird zudem die Größe der Vergnügungsstätten innerhalb des SO3 nochmals eingeschränkt.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>überwachtes Hotel ein sicherer Ort und nicht tot wie bei der Schufa. Die Verkehrsführung zu und vom Hotel ist optimal an die Kreuzung in der Rheingauer Str. angebunden. Die Hotelgäste können in dem rückwärtigen Bereich des Hotels ihren PKW unterirdisch und oberirdisch gut parken. Eine schöne und großzügig gestaltete Grünfläche vor und am Hotel würde dieses Ensemble gut abrunden.</p> <p>Im Übrigen ist doch auch in Wiesbaden allseits bekannt, dass Schierstein -Nizza von Wiesbaden- dringend ein schönes Hotel benötigt und demzufolge schon diverse Hotel-Planungsüberlegungen mit dem Umbau des bestehenden Kraftfuttergebäudes am Hafen durchgeführt wurden. Diese Überlegungen wurden aus konstruktiven Gründen und wegen den zu hohen Umbaukosten doch vor einigen Jahren abgelehnt.</p> <p>In diesem Sinne sollte die Planung der Osthafenbebauung neu überdacht und zum Wohle aller Schiersteiner Bürger geändert werden.</p>	<p>Außerdem ist auf der Ebene der Baugenehmigung nachzuweisen, dass die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten werden. Aufgrund der lediglich als ausnahmsweise definierten Zulassung von Vergnügungsstätten ist gerade auf mögliche Störungen im Rahmen der Baugenehmigung ein besonderes Augenmerk zu richten.</p> <p>Insgesamt trägt die Festsetzung dazu bei, das städtebauliche Ziel der Belebung des Uferbereichs zu unterstützen. Gleichzeitig gewährleistet eine ganze Reihe von einschränkenden Festsetzungen, dass sich potenzielle Störungen und Beeinträchtigung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Die Hafensperrmauer und das Hafengelände bleiben den Bürgern auch zukünftig erhalten, die Zugänglichkeit wird verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet.</p> <p>Für den Vorschlag einer Hotelnutzung besteht leider keine planungsrechtliche Voraussetzung, um sie verbindlich festzusetzen. Die Festsetzungen lassen jedoch die Realisierung beider Vorschläge grundsätzlich zu.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
15.Einwender_15 (Union Invest)	<p>Wir sind bekanntermaßen die Eigentümerin des Grundstücks verzeichnet im Grundbuch von Schierstein, Amtsgericht Wiesbaden, Blatt 8137, Flurstücke 185/27, 185/32, 185/31, 185/33 und 185/34. Das auf dem Grundstück befindliche Gebäude ist an die Schufa vermietet und wird von dieser als Verwaltungs- und Bürogebäude genutzt. Darüber hinaus befinden sich unser Haus und die Landeshauptstadt Wiesbaden in Verhandlungen bezüglich des Erwerbs des Nachbargrundstücks, Flurstück 164/21. Beide Grundstücke befinden sich im Anwendungsbereich des derzeit im Entwurf ausliegenden Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenweges“. Als Grundeigentümerin sind wir mithin auch planbetroffen.</p> <p>Wegen des beabsichtigten Erwerbs des Nachbargrundstücks stehen wir mit der Landeshauptstadt Wiesbaden zwar in Abstimmung bezüglich der Inhalte des künftigen Bebauungsplans. In dem nunmehr im Entwurf ausliegenden Bebauungsplan sind aus unserer Sicht gleichwohl Festsetzungen enthalten, die ggf.</p>	<p>Die allgemeinen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>der nochmaligen Überprüfung durch Ihr Haus und ggf. sogar der Änderung des Entwurfs bedürfen. Hierzu werden wir uns unmittelbar mit Ihnen in Verbindung setzen.</p> <p>Im Hinblick auf die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geltende Frist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erlauben wir uns jedoch bereits zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:</p>	
	<p><b>1. Art der baulichen Nutzung</b></p> <p>Das Bestandsgrundstück, wie auch das ggf. zu erwerbende Nachbargrundstück sind als Sondergebiet SO 1, Zweckbestimmung „Verwaltung und Büro“ festgesetzt. Gemäß § 9 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 11 Abs. 2 BauNVO sollen dort bis zur vollständigen Betriebseinstellung des benachbarten Chemikalienhandel- und Produktionsbetriebes lediglich zulässig sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltungs- und Bürogebäude ohne allgemeinen Publikumsverkehr,</li> <li>• eine diesen Nutzungen dienende Tiefgarage mit allen funktional zugehörigen Anlagen und Einrichtungen wie Keller-, Lager-, Abstell- und Technikräume.</li> </ul> <p>Unter Geltung des gegenwärtigen Planungsrechts ist das Grundstück als Gewerbegebiet festgesetzt. Weitere Nutzungseinschränkungen bestehen nicht. Es bleibt somit festzuhalten, dass die zukünftige Festsetzung mit Nutzungsbeschränkungen verbunden ist, d.h. dass mit dem beabsichtigten Bebauungsplan nun eine wesentliche Einschränkung des gegenwärtig zulässigen Nutzungsspektrums erfolgen soll. Wir haben zwar verstanden, dass ein Wechsel vom Gewerbegebiet zum Sondergebiet SO 1 in der bisherigen Abstimmung so dem Grunde nach besprochen wurde, jedoch sind die konkreten Festsetzungen, insbesondere in Bezug auf die Festsetzung „ohne allgemeinen Publikumsverkehr“ derart einschränkend, dass wir im Interesse der gegenwärtigen und zukünftigen Nutzungen der Bestandsgebäude, anregen diese Festsetzung zu streichen oder aber soweit wie möglich eine Nutzung wie in einem Gewerbegebiet zuzulassen. Im Hinblick auf die Art der baulichen Nutzung ist - sofern eine Streichung aus zwingenden rechtlichen Aspekten nicht möglich ist - zudem zu konkretisieren, was unter den Einschränkungen „ohne allgemeinen Publikumsverkehr“ zu verstehen ist.</p>	<p>Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.</p> <p>Die angesprochenen Nutzungsbeschränkungen aufgrund der angemessenen Abstände zwischen Störfallbetrieben und schutzwürdigen Nutzungen gelten auch losgelöst vom B-Plan bereits jetzt.</p> <p>Mit seinem Urteil vom 15. September 2011 (Az. C-53/10) hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) zur Umsetzung von Art. 12 der Richtlinie 96/82/EG (sog. Seveso-II-Richtlinie) klargestellt, dass das Gebot der Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen Störfallbetrieben und schutzwürdigen Nutzungen nicht nur bei der Bauleitplanung im Rahmen des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), sondern auch bei der Erteilung einer Baugenehmigung zu beachten ist. Die Schaffung einer neuen störfallrechtlichen Gemengelage durch die erstmalige Zulassung einer schutzbedürftigen Nutzung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes ist im Regelfall unzulässig, da ein Abstand, der bisher eingehalten ist, auch langfristig gewahrt bleiben muss. Ein weiteres Heranrücken von schutzwürdigen Nutzungen in Richtung Störfallunternehmen soll verhindert werden. Gleiches gilt auch für sich verändernde Nutzungen bzw. Verstärkung von schutzwürdigen Nutzungen.</p> <p>Die Unzulässigkeit eines Vorhabens ist damit auch gegeben, selbst wenn es den Vorgaben eines ansonsten gültigen B-Plans entspricht.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Die Nutzung als Verwaltungs- und Bürogebäude bringt es mit sich, dass dort auch jetzt schon Besuche von Geschäftskunden stattfinden. Darüber hinaus gibt es auch Besprechungen und Veranstaltungen z.B. mit Mitarbeitern des Mieters, die ggf. nicht selbst am Standort in Wiesbaden arbeiten als auch Besucher und Geschäftskunden des Mieters. Ferner darf die Nutzung der Betriebskantine durch Mitarbeiter und Besucher des benachbarten Bürogebäudes K1 nicht beschränkt sein, weil die dortigen Mitarbeiter auch die Kantine im K3 regelmäßig besuchen. Die für eine Betriebskantine übliche Drittnutzung im verkehrüblichen Maß sollte ebenfalls zulässig sein. Dieser notwendige Geschäfts- und Verwaltungsablauf in einem Büro- und Verwaltungsgebäude dieser Art darf aber durch die zukünftigen Festsetzungen keinesfalls eingeschränkt werden. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, den Standort für den Mieter weiter zu erhalten und auch flexibel für Mieteranforderungen der Schufa zu sein. Mit unserem Hinweis wollen wir verhindern, dass der Standort für die Schufa perspektivisch unattraktiv wird und wieder über einen Ortswechsel nachgedacht wird. Hierfür muss durch entsprechende Festsetzungen Rechnung getragen werden.</p> <p>Aus dem Vergleich der textlichen Festsetzungen für das SO 1 und den Festsetzungen für das SO 2 gehen wir zudem davon aus, dass im SO1 Betriebskantinen nicht zulässig sein sollen. Diese Einschränkung ist für uns – auch mit Blick auf etwaige störfallrechtliche Anforderungen – nicht nachvollziehbar. Wir ersuchen Sie daher, eine entsprechende Zulässigkeit auch für das SO 1 zu schaffen. Zwar ist dort im künftigen Gebäude K 7 nach dem gegenwärtigen Stand eine Betriebskantine nicht geplant, weil bereits im Bestandsgebäude eine solche Kantine vorhanden ist. Jedoch bedarf es hier eines möglichst flexiblen Rahmens für etwaige Umstrukturierungen und ggf. Erweiterungsmöglichkeiten im Hinblick auf diese Kantine.</p>	<p>Die genannten Festsetzungen in dem jetzigen Bebauungsplanentwurf sind Ausdruck des Trennungsgebotes, der gegenseitigen Rücksichtnahme und der Konfliktbewältigung in dem o. g. Sinn.</p> <p>Die Neuaufstellung des Bebauungsplans war zudem auch notwendig um überhaupt erst eine Erweiterungsmöglichkeit u. a. auch für die Union Invest zu ermöglichen. Erst im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung (Verzichtserklärung in Bezug auf Lagerung und Verladung von Chlorgas gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt) mit dem ansässigen Betrieb eine signifikante Reduzierung der Störfallradien sowie der Nutzungsbeschränkungen und damit die geplante Erweiterung ermöglicht. Der weiter bestehende Radius, resultierend aus den verbleibenden Gefahrstoffen, betrifft in Teilen noch das bestehende und zukünftige Baufenster des Grundstücks der Union Invest. So dass sich bzgl. der o. g. Konfliktbewältigung die festgesetzten Nutzungseinschränkungen zwingend ergeben.</p> <p>Bereits genehmigte Nutzungen wie beispielsweise die angesprochene Kantine genießen Bestandsschutz.</p> <p>Wie in der Begründung auf S.13 erläutert, fallen unter den Begriff von Gebäuden mit allgemeinem Publikumsverkehr alle Gebäude, die dem Publikum offenstehen, und zwar ohne Rücksicht auf die Zweckbestimmung, d. h. unabhängig davon, ob sie kommerziellen Interessen (z. B. Kaufhaus) oder Allgemeininteressen (z. B. Kfz-Zulassungsbehörde) dienen. Zulässig bleiben damit Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude ohne allgemeinen Publikumsverkehr bzw. diesem gleichkommenden „unkontrollierten“ Besucherverkehr.</p> <p>Klarstellend ist anzumerken, dass dort nur Besucher (z. B. Geschäftspartner) empfangen werden, die im Alarmierungsfall hinsichtlich ihres richtigen Verhaltens angehalten werden können, da sie der Obhut der zu besuchenden Person zuzuordnen sind.</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Die Bestandsgebäude sowie die geplanten Bürogebäude mit dem Nutzer „Schufa“ haben genau diesen Charakter. Nur daher sind diese Nutzungen dort überhaupt zulässig, da sie im Sinne des § 50 BImSchG keine schutzbedürftige Nutzung darstellen. Dieser Schutz kann nicht mehr gewährleistet werden, wenn ein ausgedehnter und unkontrollierter Strom von Besuchern erfolgt, die etwa in Fluren oder besonderen Räumen ohne direkten Kontakt mit einem verantwortlichen Beschäftigten Wartezeiten verbringen. Ein derartiger Besucherstrom kommt einem öffentlichen Publikumsverkehr gleich, so dass dann von einem öffentlich genutzten bzw. rechtlich gleichstehenden Gebäude gesprochen werden kann.</p> <p>Die bisherige Definition der Einschränkung „ohne allgemeinen Publikumsverkehr“ wird in der Begründung klarstellend ergänzt. Ansonsten ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>2. Mit Gehrechten zu belastende Fläche zugunsten der Allgemeinheit</p> <p>In dem ausliegenden Entwurf ist im westlichen Teil des Plangebiets auf unserem Grundstück zwischen dem Gebäude Kormoranweg 1 und Kormoranweg 3 ein breiter Streifen festgesetzt als „mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche“. Diesbezüglich müssen wir darauf hinweisen, dass auf der Fläche bereits derzeit die Tiefgaragenzufahrt unseres Bestandsgebäudes vorhanden ist. Die Fläche ist zudem teilweise mit Mauern überbaut. Angesichts dessen sehen wir erhebliche tatsächliche Schwierigkeiten, dort einen Fußweg anzulegen. Die entsprechende Festsetzung ist deshalb ggf. zu streichen oder aber so anzupassen, dass Zuwegung über eine alternative Fläche erfolgen kann.</p> <p>Ungeachtet dieser Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden wir uns noch einmal gesondert mit Ihnen zur Abstimmung des konkreten Projekts in Verbindung setzen.</p>	<p>Der Anregung auf Herausnahme des Gehrechts oder Verlegung an eine andere Stelle wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung erfolgt aus städtebaulichen Gründen, um eine kurze Verbindung zwischen der Rheingaustraße und der Uferpromenade für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Würde diese Verbindung nicht hergestellt, gäbe es auf rund 500 m Länge des Hafens keine Möglichkeit, vom Uferbereich zur Rheingaustraße zu gelangen, und umgekehrt. Das Interesse der Allgemeinheit, den Schiersteiner Hafen zügig und sicher erreichen zu können, wird insoweit mit hohem Gewicht in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Gegen eine Änderung der Planung spricht ferner, dass der Antragsteller die Wegeverbindung über einen langen Zeitraum in den von ihm selbst bereitgestellten Planunterlagen zur Standortweiterung eingetragen hatte bzw. hat eintragen lassen. Dem-</p>

<b>Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>nach war davon auszugehen, dass die Wegeverbindung technisch funktionsfähig hergestellt werden kann und mit der sonstigen baulichen Nutzung des Grundstücks vereinbar ist.</p> <p>Nicht zuletzt hat der Ortsbeirat des Ortsbezirks Wiesbaden-Schierstein am 25. März 2015 folgenden Beschluss gefasst: „Der Magistrat wird gebeten dafür zu sorgen, dass im Rahmen einer möglichen Bebauung des Osthafens ein direkter Durchgang/Fußweg von der Storchenallee bzw. dem Kormoranweg zur Hafensperrmauer geschaffen wird und die Planung im Bereich des Osthafens auch Flächen bzw. Einrichtungen für „Allgemeinnutzung“ (Freizeitgestaltung, Restauration (Außenbewirtschaftung) etc.) vorsieht.“ Auch die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Rahmenplanung wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden explizit mit dem Ziel eine Durchwegung von Nord nach Süd unter Anbindung des Kormoranwegs beschlossen. Der politische Wille zur Herstellung der Wegeverbindung war schließlich nicht nur dem Antragsteller, bekannt, Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB											
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung									
1. Regierungspräsidium Darmstadt (RP DA)	<p>Aus <b>regionalplanerischer Sicht</b> wird festgestellt, dass für den überwiegenden Teil der ca. 6,2 ha großen Planfläche entsprechend der im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 getroffenen Festlegung eines "Vorranggebiets Industrie und Gewerbe" eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Im südlichen Bereich der Planfläche sind Sondergebiete (für Verwaltung und Büro, sowie in SO 3 auch für hafen-, gesundheits- und freizeitbezogene Nutzungen) konzipiert - auf einer Fläche von weniger als 3 ha und somit in einer nicht raumbedeutsamen Größenordnung. Regionalplanerische Bedenken werden hiergegen nicht erhoben.</p> <p>Aus <b>naturschutzfachlicher Sicht</b> wird auf die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Wiesbaden verwiesen. Naturschutzrechtliche Schutzgebiete sind von dem Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes nicht betroffen</p> <p>Von Seiten der Abteilung <b>Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden</b> wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p><u>Grundwasser:</u></p> <p>Das Plangebiet liegt in der quantitativen Schutzzone B4 des festgesetzten Heilquellenschutzgebietes (HQS-ID: 414-005) für die staatlich anerkannten Heilquellen Kochbrunnen, Große und Kleine Adlerquelle, Salmquelle, Schützenhofquelle und Faulbrunnen der Landeshaupt- Stadt Wiesbaden. Die Schutzgebietsverordnung vom 26. Juli 2016 (StAnz 37/2016, S. 973 ff) ist zu beachten.</p> <p><u>Bodenschutz:</u></p> <p>Eine Überprüfung der hessischen Altflächendatei (Datenbank ALTIS) ergab folgende Datenbankeintrag im Gebiet des Bebauungsplans:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>ALTIS-Nr.</th> <th>Straße</th> <th>Firma</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>414.000.080-001.026</td> <td>Storchenallee 49</td> <td>A. &amp; E. Fischer KG, Fischer Bothof</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	ALTIS-Nr.	Straße	Firma	1	414.000.080-001.026	Storchenallee 49	A. & E. Fischer KG, Fischer Bothof	<p>Die Zustimmung und der Hinweis werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p> <p>Die Anregung wird bereits berücksichtigt.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Die ergänzenden Informationen werden bei den nachrichtlichen Übernahmen sowie in der Begründung des Bebauungsplans integriert.</p>	
Nr.	ALTIS-Nr.	Straße	Firma								
1	414.000.080-001.026	Storchenallee 49	A. & E. Fischer KG, Fischer Bothof								

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB					
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme				Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	2	414.000-080-001.948	Rheingastr. 51	Boote B.Günther, ehem. Lager Stützel-Galvanik	
	3	414.000.080-001.953	Rheingastr. 53	Verwaltung und Labor Dow Corning	
	5	414. 000.080-001.952	Rheingaustraße 61 -63	Autohaus Peugeot	
	6	414. 000.080-002.010	Rheingastr. 65 + 67	Braig, Reparaturen von Fotogeräten	
	7	414.000.080-001.070	Hafenweg 4	Ehern, Großküche, ehem. Eigenverbr.-Tankstelle	
	8	414.000.080-001.161*	AL Saarbrücker Allee / Storchenallee	Altablagerung siehe unten	
	9	414.000.080-001.106	Hafenweg 10	Ehem. Raiffeisengelände	
	10	414.000.080-001.955	Storchenallee 20-20A	Gebrauchtwagenhandel, Parkplatz	
	11	414.000.080-002.023	AL"Hafenweg"	Altablagerung	
	<p>*Folgende Altstandorte sind Teil der Altablagerung 414. 000. 080-001. 161 - AL "Saarbrücker Allee / Storchenallee", die dem RP seit Juli 2018 bekannt ist:</p> <p>414. 000. 080-001, 026 - Saarbrücker Allee 49,  414. 000. 080-001. 106 - Hafenweg 10,  414. 000. 080-001. 189 - Saarbrücker Allee 1,  414. 000. 080-001. 217 - Saarbrücker Allee 1 a,  414.000.080-001.219 - Schiersteiner Hafen 0</p> <p>Für die Altstandorte ist bei geplanten Baumaßnahmen, Entsiegelungen und geplanten Versickerungen von Niederschlagswasser das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/Wi 41.1 Grundwasser, Bodenschutz, Lessing- Straße 16-18, 65189 Wiesbaden als zuständige Bodenschutzbehörde zu beteiligen.</p>				

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><u>Vorsorgender Bodenschutz:</u></p> <p>Das Plangebiet ist zum großen Teil bereits überbaut. Auswirkungen von Bau-maßnahmen auf die Bodenstruktur/-gefüge spielen daher für die meisten Bereiche eine untergeordnete Rolle.</p> <p>Im südlichen Bereich gibt es jedoch größere Flächen, die derzeit nicht überbaut sind und bei denen der vorsorgende Bodenschutz zu beachten ist.</p> <p>Die Grundlagen für die Bewertung und Berechnung planungsbedingter Bodenbeeinträchtigungen, möglicher Minderungsmaßnahmen und zur Ermittlung des resultierenden Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden sind der Arbeitshilfe "Kompensation des Schutzgutes Boden in der Bauleitplanung nach BauGB - Arbeitshilfe zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden in Hessen und Rheinland Pfalz" des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz zu entnehmen.</p> <p>Dieses Regelwerk ist abrufbar unter <a href="https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/arbeitshilfe_kompensation_boden_bauleitplan_2.pdf">https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/arbeitshilfe_kompensation_boden_bauleitplan_2.pdf</a>.</p> <p>Die neue hessische Kompensationsverordnung vom 26. 10.2018 sieht ebenfalls eine solche weitergehende Berücksichtigung des Schutzgutes Boden vor.</p> <p>Bei Rückverfüllung anstehender Böden und bei angeliefertem Boden ist die Richtlinie für die Verwertung von Bodenmaterial vom 17.02.2014 (StAnz 10/2014 S. 211 ff.) zu Grunde zu legen. Das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Insbesondere aufgrund der starken anthropogenen Überformung, der innerstädtischen Lage und des bereits im Bestand vorhandenen hohen Versiegelungsgrades erscheint eine detaillierte, leitfadensorientierte Betrachtung der einzelnen Boden- und Bodenteilfunktionen, (Nitratrückhaltefähigkeit, Feldkapazität, etc.) unverhältnismäßig. Soweit durch die Umsetzung des Bebauungsplans aufgrund der Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen erhebliche Auswirkungen auf die jeweiligen Umweltschutzgüter möglich bzw. zu erwarten sind, wird an der entsprechenden Stelle des Umweltberichts auf die Bodenfunktion eingegangen.</p> <p>Da es sich um einen Bebauungsplan im Innenbereich handelt, ist aufgrund des § 18 BNatschG (Verhältnis zum Baurecht) die Kompensationsverordnung im Rahmen der Bauleitplanung nicht anzuwenden. In diesem Fall gelten die §§ 14 bis 17 BNatschG nicht. Vielmehr ist bei Eingriffen in Natur und Landschaft über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Ausführungen werden unter den Hinweisen zu den textlichen Festsetzungen ergänzt.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat 41.1 Bodenschutz, Grundwasserschutz entscheidet nach Vorlage der Analysen im Einzelfall über die Einbau-fähigkeit.	
	<p><u>Oberflächengewässer:</u></p> <p>Das o. g. Bauvorhaben befindet sich im durch Verordnung vom 06.03.2000 festgesetzten und im StAnz 10/00 veröffentlichten Überschwemmungsgebiet des Rheins.</p> <p>Der notwendige Retentionsraumausgleich wurde mit dem wasserrechtlichen Bescheid vom 11.04.2018 durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat 41.2 genehmigt.</p> <p><u>Abfallwirtschaft:</u></p> <p>Die Regelungen des Merkblatts "Entsorgung von Bauabfällen" der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel (Stand: 01.09.2018) sind bei der Beprobung, Separierung, Bereitstellung und Entsorgung von Aushubmaterial einzuhalten.</p> <p>Die vorherige Zustimmung der Abfallbehörde (RP Darmstadt, Abteilung IV Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat 42 - Abfallwirtschaft) zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn bisher nicht bekannte Schadstoffe im Bodenaushub erkennbar werden sollten.</p> <p><b>Hinweis</b> - Das v. g. Merkblatt ist als Download zu finden unter: <a href="http://www.rp-darmstadt.hessen.de-Umwelt-Abfall-Bau-und-Gewerbeabfall">www.rp-darmstadt.hessen.de-Umwelt-Abfall-Bau-und-Gewerbeabfall</a></p> <p><u>Immissionsschutz:</u></p> <p>Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen keine direkten Bedenken gegen den vorgelegten Planungsentwurf. Nach hiesigem Kenntnisstand hat die Fa. A + E Fischer auf die Lagerung von Chlorgas auf ihrem Gelände in Wiesbaden ver-</p>	<p>Der Hinweis wird im Bebauungsplan bereits berücksichtigt.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p> <p>Die Hinweise werden bereits sinngemäß im Bebauungsplan berücksichtigt.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p> <p>Die grundsätzliche Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Trennung in „vor- und nach der Betriebsaufgabe“ ist erforderlich, um die Eindeutigkeit und Bestimmtheit der Festsetzung</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>zichtet. Gemäß eines Gutachtens des TÜV-Nord vom Juni 2009 über einen angenommenen Störfall auf dem Betriebsbereich der Fa. A. + E. Fischer beträgt der kritische Radius 45 m innerhalb dessen gemäß der einschlägigen Definition betroffene Personen einer Schadstoffkonzentration ausgesetzt sind, welche nach mehr als einer Stunde Einwirkzeit schwerwiegende oder irreparable Gesundheitsschäden verursachen könne, und welche die Fähigkeit der betroffenen Person, sich zu schützen, beeinträchtigen würde (EPRG-2).</p> <p>Dieser Gefährdungslage wird aus hiesiger Sicht durch den angepassten Ausschluss bestimmter Nutzungen Rechnung getragen.</p> <p>Die gehandhabte Praxis in den textlichen Festsetzungen den Eventualfall einer Betriebseinstellung des Chemikalienhandels zur Grundlage der Planung zu machen ("Nach Betriebsaufgabe gilt..."), also ein Szenario zu entwerfen, trägt nach hiesiger Auffassung nur bedingt zur Klarheit bei und suggeriert, dass diese (Betriebsaufgabe) bevorstehe. Zu dieser Annahme sehe ich derzeit keinen Anlass.</p>	<p>sicherzustellen. Durch die Berücksichtigung einer möglichen, zukünftigen Betriebseinstellung des Chemikalienhandels der F.A. + E. Fischer wird das Erfordernis einer nachträglichen Änderung des Bebauungsplans effektiv verhindert.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><u>Bergaufsicht:</u></p> <p>Als Datengrundlage für die Stellungnahme wurden folgende Quellen herangezogen:</p> <p>Hinsichtlich der Rohstoffsicherung: Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan (RPS/RegFNP) 2010, Rohstoffsicherungskarte (KRS 25) des HLNUG;</p> <p>Hinsichtlich der aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe: vorliegende und genehmigte Betriebspläne;</p> <p>Hinsichtlich des Altbergbaus: bei der Bergaufsicht digital und analog vorliegende Risse, in der Datenbank vorliegende Informationen, Kurzübersichten des ehemaligen Bergamts Weilburg über früheren Bergbau.</p> <p>Die Recherche beruht auf den in Inhaltsverzeichnissen des Aktenplans inventarisierten Beständen von Berechtsams- und Betriebsakten früherer Bergbaubetriebe und in hiesigen Kartenschränken aufbewahrten Rissblättern. Die Stellungnahme basiert daher hinsichtlich des Altbergbaus auf einer unvollständigen Datenbasis.</p>	<p>Der Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Anhand dieser Datengrundlage wird zum Vorhaben wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Rohstoffsicherung: Durch das Vorhaben sind keine Rohstoffsicherungsflächen betroffen.</p> <p>Aktuelle Betriebe/Konzessionen: Es befinden sich keine aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe im Planbereich und dessen näherer Umgebung. Das Gebiet wird von einem Erlaubnisfeld zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole überdeckt. Der Bergaufsicht sind jedoch keine das Vorhaben beeinträchtigenden Aufsuchungsaktivitäten bekannt:</p> <p>Gefährdungspotential aus früheren bergbaulichen Tätigkeiten: Im Plangebiet ist meinen Unterlagen zufolge bisher kein Bergbau umgegangen.</p> <p>Dem Vorhaben stehen aus Sicht der Bergbehörde keine Sachverhalte entgegen.</p>	
	<p><u>Hochwasserschutz</u></p> <p>Im Hinblick auf das den südlichen Bereich des künftigen Bebauungsplangebietes "Osthafen, westlich des Hafenswegs" tangierende, dort festgesetzte Überschwemmungsgebiet mache ich darauf aufmerksam, dass eine Neuausweisung von Bauflächen und deren bauliche Inanspruchnahme nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) grundsätzlich nicht zulässig ist. Die Ausweisung neuer Baugebiete (und dazu zählt auch die Ausweisung neuer Bauflächen in einer bislang als Grünfläche ausgewiesenen Bereich) ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten nur unter den in § 78 Abs. 2 WHG genannten und so auch im Umweltbericht, S. 36-38, Ziffer 2.3 aufgeführten Ausnahmetatbeständen möglich. Hinsichtlich der im Bebauungsplan "Osthafen, westlich des Hafenswegs" neu geplanten SO-Gebiete für Verwaltung und Büro könnte die in § 78 Abs. 2 Ziffer 1 WHG genannte Voraussetzung ("Keine andere Möglichkeit der Siedlungsentwicklung") entgegen ihrer Auslistung nicht positiv beurteilt werden.</p> <p>Ich gehe jedoch davon aus, dass die Planung den Restriktionen des § 78 WHG nicht mehr unterfallen wird, wenn die im vorgenannten wasserrechtlichen Bescheid vom 11.04.2018 genehmigten Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich umgesetzt und danach alle Flächen des Bebauungsplans "Osthafen,</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Im Bestand liegen Teilbereiche innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets.</p> <p>Im Bebauungsplan werden bewusst Maßnahmen ergriffen, um die Gefahr durch Überschwemmungen zu vermeiden. Vor allem die Festsetzungen zur Errichtung eines Stauraumkanals tragen zu einer Vermeidung von Hochwassergefahren bei. Nach der Realisierung des bereits am 14.03.2018 genehmigten wasserrechtlichen Antrags zum vollständigen Ausgleich des zukünftigen Retentionsraumverlustes liegen alle betroffenen Sondergebietsflächen außerhalb des hochwassergefährdeten Bereichs. Keine bestehenden oder geplanten Gebäude werden dann innerhalb des Überschwemmungsgebiets liegen. Bis der Stauraumkanal in Betrieb genommen ist, sind innerhalb des Überschwemmungsgebiets lediglich unterirdische bauliche Anlagen zulässig, die kein Stauraumvolumen in Anspruch nehmen. Das so geschaffene Volumen übersteigt bewusst das erforderliche Maß. Insgesamt tritt gegenüber der Bestandssituation sogar eine leichte Verbesserung ein. Auch ein Verlust von Retentionsraum</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>westlich des Hafenvwegs" außerhalb eines hochwassergefährdeten Bereichs liegen werden. Das Überschwemmungsgebiet kann nach Umsetzung der Maßnahmen dann entsprechend neu festgesetzt werden.</p> <p>Um Irritationen zu vermeiden, sollte der Bebauungsplan dies klar erkennen lassen. Ich empfehle daher dringend die Begründung des Bebauungsplans (Umweltbericht) dahingehend zu ändern, anstelle der Auflistung der Ausnahmetatbestände des § 78 Abs. 2 WHG Ausführungen zu dem wasserrechtlichen Genehmigungsbescheid sowie die vor Beginn von Bauarbeiten in diesem Bereich erforderliche Umsetzung der genehmigten Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich, durch welche in diesem Bereich dann keine Hochwassergefahr mehr besteht, aufzunehmen. Auch im Kapitel C "Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahme" sollte der Punkt 3 "Festgesetzte Überschwemmungsgebiete" um einen Hinweis auf die im wasserrechtlichen Bescheid vom 11.04.2018 genehmigten Maßnahmen und die damit einhergehenden Änderungen ergänzt werden.</p>	<p>wird über die Festsetzungen ausgeschlossen. Eine Bebauung innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete ist daher nicht vorgesehen.</p> <p>Um Klarheit zu schaffen und die erwähnte bauzeitliche Reihenfolge der im Bescheid genehmigten Maßnahme sicherzustellen und nachteilige Auswirkungen auf den Retentionsraum zu vermeiden, werden die textliche Festsetzung Teil A Nr. 1.2 und Nr. 6 im Sinne des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 angepasst sowie die zugehörigen Abschnitte in der Begründung überarbeitet. Die Betroffenen wurden im Zuge einer nachfolgenden eingeschränkten Offenlage gemäß § 4a Abs. 3 S. 2 zu diesem Punkt erneut beteiligt.</p>
2. RP DA, Kampfmittelräumdienst	<p>Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich das im Lageplan näher bezeichnete Gelände am Rande eines Bombenabwurfgebietes befindet.</p> <p>Es gibt jedoch keinen begründeten Verdacht, dass auf der Fläche mit dem Auffinden von Bombenblindgängern zu rechnen ist.</p> <p>Da auch sonstige Erkenntnisse über eine mögliche Munitionsbelastung dieser Fläche nicht vorliegen, ist eine systematische Flächenabsuche nicht erforderlich.</p> <p>Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, bitte ich Sie, den Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen.</p> <p>Sie werden gebeten, diese Stellungnahme in allen Schritten des Bauleitverfahrens zu verwenden, sofern sich keine wesentlichen Flächenänderungen ergeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die Informationen der Stellungnahme werden an die Planungsbeteiligten weitergegeben. Die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen werden entsprechend der Stellungnahme ergänzt.</p>
3. Tiefbau- und Vermessungsamt	<p>Der Entwurf des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenvwegs" nimmt mit seinen Festsetzungen keine Rücksicht auf die bestehenden Eigentumsverhältnisse, sodass zur Realisierung des Bebauungsplans bodenordnerische Maß-</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Bodenordnerische Maßnahmen sind nicht erforderlich, da die SEG und die</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	nahmen erforderlich werden. Sofern privatrechtliche Regelungen hier nicht Abhilfe schaffen können, ist die Durchführung eines Umlegungsverfahrens nach §§ 45 ff. BauGB das geeignete Mittel, um die Eigentumsverhältnisse an den Grundstücken neu zu regeln.	Landeshauptstadt Wiesbaden Eigentümer der für eine Neubebauung vorgesehenen Flächen sind, reichen privatrechtliche Regelungen aus.  Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche südlich des SO 3 ist auf einer Länge von etwa 85 Metern die Pflanzung von sechs Straßenbäumen festgesetzt. Vor dem Hintergrund der Andienung des Bootskrans mit Gespannen größerer Länge (Pkw mit Bootsanhängern) und der zur Verfügung stehenden Breite der öffentlichen Straßenverkehrsfläche von 6,0 bis 6,6 Metern ist eine Anordnung von sechs Straßenbäumen verkehrsplanerisch aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu realisieren. Die Gespannverkehre benötigen einen großen Flächenbedarf zur An- und Abfahrt des Bootskrans sowie zum Verschwenken bei eventuellen Baumscheiben im Fahrbahnbereich. Darüber hinaus ist im ohnehin begrenzt vorhandenen Straßenraum die öffentliche Beleuchtung zu verorten.	Die Anregung wird nicht berücksichtigt.  Die Baumpflanzungen sind unter stadtgestalterischen Aspekten wichtig, um die übrigen, im Bereich der Hafensperrmauer bestehenden und festgesetzten Baumstandorte zu ergänzen. Unter Berücksichtigung der Baumpflanzungen verbleibt im Durchschnitt eine lichte Weite von 4 m (auch im Kronenbereich). Die Verkehrsfläche dient neben der Nutzung für eine Bootsanlieferung als Fuß- und Radweg. Es gibt keinen PKW-Durchgangsverkehr. Die Straße besitzt auch keine Erschließungsfunktion. Insgesamt ergibt sich eine geringe Verkehrsbedeutung. Sollte als Ausnahmesituation doch der Begegnungsfall zwischen zwei Gespannen auftreten, besteht weiterhin ausreichend Raum zum Ausweichen. Um dem Bootsanlieferverkehr und der öffentlichen Funktion Rechnung zu tragen, wurden die Festsetzungen bewusst flexibel gehalten. Darüber hinaus befindet sich im unmittelbaren Umfeld zum Bootskran außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans eine Slipanlage (Rampe), über die ebenfalls Boote zu Wasser gelassen werden können.  Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Eine Realisierung der festgesetzten sieben Straßenbäume im Kormoranweg ist ebenfalls kritisch einzustufen. Gründe hierfür sind, neben dem lediglich 6,6 m breiten nutzbaren Straßenraum, die bereits vorhandene öffentliche Beleuchtung, vorhandene Zufahrten und Zuwegungen sowie die gegenwärtige Leitungs-/Kanalanlage. Darüber hinaus muss der gegenwärtige Wendehammer nutzbar bleiben.	Die Anregung wird nicht berücksichtigt.  Bei dem bezeichneten Bereich des Kormoranwegs handelt es sich um eine gering frequentierte Stichstraße ohne Durchgangsverkehr. Der Leitungs- und Kanalverlauf liegt in diesem Abschnitt auf der nördlichen Seite des Kormoranwegs, weshalb die Baumstandorte auf der südlichen Seite vorgesehen sind.

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
		<p>Darüber hinaus wurden die Baumstandorte bewusst räumlich flexibel festgesetzt, um Konflikte mit bestehenden Zuwegungen und Zufahrten zu vermeiden.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Wir gehen davon aus, dass der Seitenweg in östlicher Richtung mit Wendehammer keine Erschließungsfunktion für das SO 2 und SO 3 hat. Andernfalls müssten Begründung und Kostendarstellung geändert werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hafensperrmauer hat nach aktuellen Planungen keine Erschließungsfunktion, die als Wendehammer bezeichnete Fläche ist der Wenderadius für Gespanne zur Bootsanlieferung im Bereich der Krananlage.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
4. Liegenschaftsamt	<p>Der Entwurf des Bebauungsplans Osthafen wurde im Vorfeld unter Beteiligung/Mitwirkung des Liegenschaftsamtes besprochen. Die nun in der Offenlage befindliche Ausarbeitung entspricht der mit dem Liegenschaftsamt abgestimmten Zielsetzung: Ermöglichung von Baurecht für Büronutzungen auf unseren Grundstücksflächen, die insbesondere der Erweiterung des benachbarten Gewerbebetriebes (Schufa) dienen sollen.</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplans Osthafen findet die Zustimmung des Liegenschaftsamtes.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
5. Ref. Wirtschaft und Beschäftigung	<p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenwegs“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bebaubarkeit der südlichen Grundstücke geschaffen und die Bestandssituation auf den Gewerbeflächen im Norden des Plangebiets planungsrechtlich angepasst und gesichert. Der Standort ist für eine Fortführung der bereits begonnenen Entwicklung der Flächen am Hafen als Arbeits- und Wirtschaftsstandort geeignet. Die Gleisanlagen im Plangebiet werden aufgegeben und die Grundstücksaufteilung neu geordnet. So entstehen in der Uferlage neue Flächen für einen Bürostandort.</p> <p>Im Plangebiet liegt der Chemiekalienhandel Firma A. + E. Fischer. Dieser umfasst eine nach der 4. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) genehmigte</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>migte Anlage in Form einer Lagerhalle, in der giftige, sehr giftige und brandfördernde Stoffe gelagert werden dürfen, die teilweise unter die „Seveso III Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen“ (Seveso -Richtlinie) fallen.</p> <p>Ursprünglich waren die geplanten Nutzungen im Planbereich nicht realisierbar. Um die Ansiedlung schutzbedürftiger Nutzungen im Plangebiet dennoch zu ermöglichen, hat die Firma A. + E Fischer-Chemie zwischenzeitlich gegenüber der Immissionsschutzbehörde des Regierungspräsidiums (RP Darmstadt) auf die genehmigte Lagerung von und den Handel mit Stoffen verzichtet, die einen großen Abstand von schutzbedürftigen Nutzungen erfordert hätten. Mit diesem Verzicht hat sich der angemessene Abstand auf 45 m reduziert. Die nach der Störfallverordnung vorhandenen Betriebsbereiche haben bis zur Betriebsaufgabe Bestandsschutz.</p> <p>Die Wirtschaftsförderung hat gegen die beabsichtigte Planung keine Bedenken.</p>	
6. Untere Denkmalschutzbehörde	<p>Im Planbereich des Entwurfs des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenswegs“ im Ortsbezirk Schierstein befindet sich die neobarocke Villa von 1894 in der Rheingaustraße 51, welche als Einzelkulturdenkmal eingetragen ist. Diese Information ist bereits in der Plandarstellung und in der Textlichen Festsetzung erhalten.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Wir weisen darauf hin, dass in der Tabelle in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans, S. 59, von 2 isoliert stehenden Jugendstilvillen die Rede ist. Gemäß aktueller Ausweisung des Landesamts für Denkmalpflege (Stand 02.07.2019) ist nur eine denkmalgeschützte Villa bekannt (Rheingaustraße 51).</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Begründung wird redaktionell angepasst.</p>
	<p>Zur Bodendenkmalpflege ist die Stellungnahme des Landesamts für Denkmalpflege Hessen, hessenArchäologie, zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	Die Bekanntmachung der Neufassung des Baugesetzbuchs vom 3. November 2017 wurde am 10. November 2017 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 3634) veröffentlicht. Das Baugesetzbuch ist daher wie folgt zu zitieren: „Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634).“	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.  Hinsichtlich des Verfahrens bildet, aufgrund der bereits erfolgten frühzeitigen Beteiligung, das BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) (Aufstellungsbeschluss vom 21.09.2006) i. V. m. § 233 Abs. 1 Satz 1 BauGB und § 245c Abs. 1 des BauGB, in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), die rechtliche Grundlage.  Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
7. Landesamt für Denkmalpflege	Im Plangebiet ist nicht nur das im Entwurf der textlichen Festsetzungen (unter D 1.1) und der Begründung (unter D 1) aufgeführte Erdwerk der Michelsberger Kultur als Bodendenkmal bekannt. Des Weiteren sind aus dem Plangebiet ein Gräberfeld der späten Bronzezeit sowie aus dem unmittelbaren Umfeld Siedlungsstellen der Jungsteinzeit und der vorrömischen Eisenzeit belegt.	Der Hinweis wird berücksichtigt.  Die entsprechenden Passagen der Hinweise und der Begründung werden redaktionell ergänzt.
	Das Landesamt für Denkmalpflege, hessenARCHÄOLOGIE, sieht im Hinblick auf die gem. § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB gebotene Berücksichtigung der Belange des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege jedoch keine komplette Voruntersuchung und Ausgrabung auf dem Gelände als erforderlich an. Eine hinreichende Berücksichtigung der o. g. öffentlichen Belange wäre vielmehr mit folgender Maßgabe sicherzustellen:  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenARCHÄOLOGIE, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen (§ 21 HDSchG). In diesen Fällen kann für die weitere Fortführung des Vorhabens eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 18 HDSchG erforderlich werden.</li> <li>2. Da im Bebauungsplanbereich mit dem Auftreten von Bodendenkmälern zu rechnen ist, muss eine vom Verursacher beauftragte Grabungsfirma mittels einer Baubeobachtung beim Oberbodenabtrag / bei Abrissarbeiten / beim Rückbau von Bauresten die Maßnahme begleiten.</li> </ol>	Die Anregung wird berücksichtigt.  Aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Bodendenkmälern erscheint eine Baubeobachtung beim Oberbodenabtrag / bei Abrissarbeiten sinnvoll.  Die entsprechenden Passagen der Hinweise und der Begründung werden redaktionell ergänzt.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>3. Sollten bedeutende Reste vorgeschichtlicher Siedlungen / Gräber oder andere Kulturdenkmäler auftreten gilt, dass durch die weitere Bebauung Kulturdenkmäler im Sinne von § 2 Abs. 2 HDSchG (Bodendenkmäler) zerstört werden. Daher muss im Vorfeld weiterer Bodeneingriffe eine Grabungsmaßnahme vorgeschaltet werden, um das Kulturgut zu dokumentieren und zu sichern (§ 18 Abs. 5 HDSchG). Diese Kosten sind vom jeweiligen Verursacher zu tragen.</p> <p>Wir bitten, die Hinweise 1 bis 3 in den Bebauungsplan aufzunehmen.</p>	
	<p>Im Übrigen werden gegen den vorliegenden Bebauungsplan seitens der Denkmalfachbehörde keine grundsätzlichen Bedenken oder Änderungswünsche vorgebracht.</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Hinweis: Die vorliegende Stellungnahme verhält sich ausschließlich zu den öffentlichen Belangen des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege. Eine gesonderte Stellungnahme zu den Belangen des Baudenkmalsschutzes und der Baudenkmalpflege behält sich die Denkmalfachbehörde vor.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
8. Umweltamt	<p>Zu oben genanntem Planverfahren nehmen wir wie folgt Stellung (Änderungen und Ergänzungen kursiv gedruckt):</p> <p><b><u>Immissionsschutzfachliche Belange</u></b></p> <p>Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht unter besonderer Beachtung der Auswirkungen des Störfallbetriebes bestehen keine Bedenken zu den vorliegenden Unterlagen.</p> <p>Der angemessene Sicherheitsabstand wurde anhand störfallspezifischer Fakten ermittelt und liegt dem Bebauungsplan zugrunde. Der angemessene Sicherheitsabstand gemäß § 3 Abs. 50 BImSchG ist der Abstand zwischen einem Betriebsbereich oder einer Anlage, die Betriebsbereich oder Bestandteil eines Betriebsbereichs ist, und einem benachbarten Schutzobjekt, der zur gebotenen Begrenzung der Auswirkungen auf das benachbarte Schutzobjekt, welche durch</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	schwere Unfälle im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU hervorgerufen werden können, beiträgt. Der ermittelte Sicherheitsabstand wurde im Bebauungsplan angemessen berücksichtigt.	
	<p><b><u>Umwelttechnische Belange</u></b></p> <p><b>1. Planwerk</b></p> <p>Hinsichtlich des Planzeichens x x x ist der Legendeneintrag zu korrigieren. Richtig muss es heißen <i>Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind</i>.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Legendeneintrag zur Planzeichnung wird redaktionell angepasst.</p>
	<p><b>2. Textl. Festsetzungen zum Entwurf des Bebauungsplans, C Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahme, Nr. 1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (S. 19)</b></p> <p>Hier sind die mit Stellungnahme vom 30.06.2009 gemachten Ausführungen zu übernehmen.</p> <p>Anmerkung: Diese werden in den vorgelegten Unterlagen - teilweise - in der Begründung zum Bebauungsplan, C Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahme, Nr. 1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (S. 29 f.) aufgeführt. Die Stellungnahme mit Anlagen wird erneut digital zur Verfügung gestellt.</p>	<p>Die Anregung wird bereits sinngemäß berücksichtigt.</p> <p>Die Flächen wurden bereits entsprechend der genannten Stellungnahme gekennzeichnet. Die Anforderungen, die sich aus der Stellungnahme ergeben sind sinngemäß in den textlichen Festsetzungen enthalten.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><b>3. Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans, C Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahme, Nr. 1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (S. 29)</b></p> <p>Hier sind ebenfalls die mit Stellungnahme vom 30. 06.2009 gemachten Ausführungen einschließlich der beigefügten Anhänge (Abkürzungsverzeichnis, Tabellen etc.) zu übernehmen.</p>	<p>Die Anregung wird bereits sinngemäß berücksichtigt.</p> <p>Die Anforderungen, die sich aus der Stellungnahme ergeben, wurden sinngemäß integriert. Eine Übernahme aller Dokumente in die Begründung ist nicht zielführend.</p> <p>Die relevanten Detailinformationen, die in den genannten Anhängen aufgeführt werden, finden sich in den Bodengutachten wieder, die dem Bebauungsplan zugrunde liegen.</p> <p>Aufgabe von Begründung und Umweltbericht ist es, die Ergebnisse der Gutachten prägnant zusammenzufassen.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	<p><b>4. Umweltbericht, Nr. 3.3 Boden, Bodenbelastung und Rohstoffe (S.37)</b></p> <p>Hier ist an den letzten Absatz folgende Ergänzung einzufügen: „Dies bedeutet, dass bei Nichtdurchführung der Planung vorhandene Bodenbelastungen nach wie vor auf unbestimmte Zeit an Ort und Stelle verbleiben anstatt zeitnah im Zuge von Baumaßnahmen einer Sanierung/Entsorgung zugeführt würden“.</p>	<p>Die Anregung wird bereits berücksichtigt.</p> <p>Die geforderte Ergänzung ist unter Abschnitt 3.3 des Umweltberichts im Wortlaut so vorhanden.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><b>Allgemein:</b> redaktionelle Überarbeitung der o. g Beiträge wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) ist durch Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen- Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) zu ersetzen.</li> </ul> <p>Hessisches Ausführungsgesetz zum Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (HAKA) ist durch Hessisches Ausführungsgesetzes zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (HAKrWG) zu ersetzen.</p>	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt.</p> <p>Eine redaktionelle Aktualisierung der Gesetzesgrundlagen sowie die Ergänzung der Situation bei Nichtdurchführung der Planung ist sinnvoll.</p> <p>Der Umweltbericht wird entsprechend angepasst.</p>
	<p><u>Klimaökologische und landschaftsplanerische Belange</u></p> <p>Gegenüber dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenvwegs“ bestehen aus stadtklimatologischer und landschaftsplanerischer Sicht keine Bedenken, wenn die nachfolgenden Anregungen umgesetzt werden.</p> <p>Die Anhebung der Gebäudehöhen und Erhöhung der überstellten Flächen im zu bewertenden Bebauungsplan - Entwurf werden durch eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme des Fachbüros ÖKOPLANA (04.12.2018) beurteilt. Die Be- und Entlüftungsverhältnisse können demnach klimaverträglich gestaltet werden. Die Übernahme folgender, sich aus dem Gutachten ergebender Planungsempfehlungen, in die Festsetzungen des Bebauungsplans, werden auf</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Grund der Reduzierungsmöglichkeit der Summenwirkung der nächtlichen Wärmeabstrahlung im Planungsgebiet, begrüßt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dachbegrünung von Dächern und Garagen</li> <li>• Fassadenbegrünung von fensterlosen Wänden, Brandwänden und Hofmauern</li> <li>• Intensive Begrünung der Tiefgaragendächer</li> </ul> <p>Des Weiteren werden folgende Festsetzung, auf Grund ihrer temperaturmindernden Effekte, positiv bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versickerung von Niederschlagswasser</li> <li>• Erhalt und Anlage von Pflanzungen (vorrangig großkronige, schattenspendende Bäume)</li> <li>• helle Fassaden</li> </ul>	
	<p>Dennoch verbleiben hinsichtlich der thermischen Auswirkung Defizite. Durch die weitere geplante Verdichtung kommt es zur Ausbildung einer „Warmluftfahne“, die bis in die westlich liegende Wohnbebauung an der Storchenallee hinein reicht und den Wärmeinseleffekt verstärkt. Das bioklimatische Wohlbefinden wird negativ beeinflusst.</p> <p>Im Zuge der zu erwartenden Häufung sommerlicher Hitzeperioden durch den Klimawandel und die dadurch entstehenden Zusatzbelastungen, erachten wir es für sinnvoll, das Defizit im Plangebiet selbst, oder in der betroffenen Wohnbebauung an der Storchenallee, durch Pflanzung von großkronigen Bäumen, Anlage von Wasserflächen oder technischen Beschattungsmöglichkeiten auszugleichen. Ein Ausgleich bzw. eine Kompensation des rechnerischen Defizites aus der Zusatzbewertung „Stadtklima“ in der Kiesgrube Delkenheim ist wegen der verbleibenden thermischen Belastung in Schierstein aus fachlich-klimatologischen Gründen nicht zielführend.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem beschriebenen Bereich um einen kleinräumlichen Bereich handelt. Betroffen sind 2 Mehrfamilienhäuser. Im Rahmen des Klimagutachtens wurden bei den Simulationen zu den thermischen Umgebungsbedingungen (Lufttemperaturfeld) sogenannte Worst-Case-Szenarien betrachtet. Wie die im Gutachten dargestellte Windstatistik dokumentiert, herrschen in stadtklimatisch besonders relevanten sommerlichen Strahlungs Nächten zumeist südwestliche bis westliche Windrichtungen vor, so dass die aus dem Planungsvorhaben resultierende Wärmefahne von der benachbarten Wohnbebauung in Schierstein weggerichtet ist. Die dargestellte Windstatistik wird durch aktuelle Berechnungen des Deutschen Wetterdienstes (2017) bestätigt. Tritt in Ausnahmefällen (Häufigkeit &lt; 10 %) in warmen Sommernächten großwetterlagenbedingt das Worst-Case-Szenario auf, so wird allein in räumlich eng begrenzten Teilbereichen mit Wohnbebauung entlang der Storchenallee / Möwenstraße eine Zunahme der Luft-</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>temperatur bilanziert (ca. +0.5 bis +1.0 °C). Damit wird das ortstypische Lufttemperaturniveau, wie es aktuell westlich, bzw. nördlich der Storchentallee vorliegt, nicht überschritten. Der Eingriffsausgleich findet vor allem innerhalb des Geltungsbereichs statt. Lediglich 20 % erfolgen über eine Ökokontomaßnahme. Planungsrechtlich kann gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Ausgleich auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen, wenn der Ausgleich innerhalb des betroffenen Landschaftsraums stattfindet. Das ist vorliegend gegeben. Insgesamt stellen die im Bebauungsplan bereits festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung sicher, dass keine erheblichen negativen Effekte auf das Lokalklima zu erwarten sind. Ein Erfordernis für zusätzliche Festsetzungen ist nicht erkennbar.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Der Bebauungsplan ist durch die Übernahme von grünordnerischen Belangen noch zu optimieren. Folgende Punkte sind aus dem Grünordnungsplan zu übernehmen:</p> <p>Entlang der Zufahrtstraße von der Rheingaustraße ist die Anzahl der zu pflanzenden Bäume auf 7 Stück zu erhöhen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die räumliche Verortung eines durchgehenden Grünstreifens und die Festsetzung von mindestens 7 statt 5 Baumpflanzungen, würde die Planungsmöglichkeiten zu stark einschränken, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt die endgültige Lage der geplanten Tiefgaragenzufahrt noch nicht abschließend bestimmt werden kann. Um dem zumindest teilweise entgegenzuwirken, wird auf die Mindeststandards und -größe der Baumscheiben für neu zu pflanzende Bäume in den textlichen Festsetzungen gesondert hingewiesen.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Der Baumbestand entlang der Stellplätze nördlich des Schufa-Gebäudes sind als zu erhaltende Bäume darzustellen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Durch den Entfall des heutigen Fußwegs im nördlichen Grundstücksbereich kann der vorhandene Baumbestand keine leitende Funktion mehr übernehmen. Die aus stadtgestalterischer Sicht unerwünschte schlauchartige Wirkung würde durch den genannten Festsetzungsvorschlag festgeschrieben. Die Neuordnung des Stellplatzes soll erfolgen und auch eine zukunftsfähige Platzierung der notwendigen Bäume ermöglichen. Daher wird statt einer statischen, zeichnerischen Festsetzung für diesen Teilbereich die Mindestanzahl und -qualität der Baumpflanzungen auf dem Parkplatz und Zugangsbereich zum Schufa Gebäude textlich festgesetzt.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Südlich der Hochgarage/ Tiefgarage ist ein mindestens 5 m breiter durchgehender Streifen als § 9 (1) 25 BauGB-Fläche darzustellen.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Grundsätzlich wird die Vernetzungsfunktion der vorgeschlagenen Pflanzfläche anerkannt. Statt eines 5 m breiten Grünstreifens wird im Bebauungsplan an dieser Stelle eine intensiv begrünte Tiefgarage festgesetzt, wodurch ebenfalls ein Lückenschluss erreicht werden kann.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Das Baufenster von SO 3 ist um 3 m von der ehemaligen Gleistrasse nach Süden zu verschieben, um eine Verschattung des Randbereichs der Gleistrasse zu minimieren.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung des genannten Baufensters liegt zum einen in dem stadtgestalterischen Ziel begründet, im Bereich der Hafepromenade einen offenen und großzügigeren Charakter der Freiflächen zwischen Hafepromenade und den geplanten Gebäuden sicherzustellen und Flächen, beispielsweise für Gastronomie, am Rande des Radweges R3 zu ermöglichen. Zusätzlich ist die natürliche Sukzession im Bereich der ehemaligen Gleistrasse bereits weit fortgeschritten und wird zukünftig durch die neu entstehenden Gebäude verschattet, wodurch die Ausgangs-</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>bedingungen für ein trockenwarmes Habitat als ungünstig zu bewerten sind. Eine Vernetzung solcher Standorte über die Gleisstrasse findet daher faktisch nicht statt. Unter anderem um diesen Verlust zu verringern, wird für alle neu zu errichtenden Gebäude eine extensive Dachbegrünung vorgeschrieben.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Eine Überschreitung der GRZ ist auf maximal 0,8 zu reduzieren.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Überschreitung beschränkt sich in den Sondergebieten ausschließlich auf Tiefgaragen und ihre Zufahrten.</p> <p>Das Überschreiten der Grundflächenzahl wird zugelassen, weil die Dachflächen der Tiefgaragen mit einer Erdüberdeckung versehen werden, die eine intensive Begrünung zulassen. Zusätzlich hat die Unterbringung eines wesentlichen Anteils der zahlreichen Stellplätze unterhalb der Geländeoberfläche, insbesondere in der Nähe zur Hafenpromenade, wesentliche städtebauliche und stadtgestalterische Vorteile. Insgesamt wächst durch die räumlich gebündelte und kompakte Unterbringung im Vergleich zu ebenerdigen Parkplätzen der Umfang nutzbarer Freianlagen an; zugleich werden Störungen durch Zu- und Abfahrtsverkehr sowie Rangieren und Türenschnagen auf ein Minimum gesenkt. In Kombination mit der festgesetzten intensiven Dachbegrünung von Tiefgaragen und des damit verbundenen höheren Grünflächenanteils, können negative stadtklimatische Aspekte effektiv verhindert werden.</p> <p>Die Überschreitung der GRZ2 innerhalb des GE 1 bis zur Betriebsaufgabe des Chemikalienhandels der Fa. Fischer-Chemie wird zugelassen, um insbesondere den Schutz des Bodens und des Grundwassers aufgrund des dort zulässigen Umgangs mit gefährlichen Stoffen und Chemikalien besser gewährleisten zu können.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Das Überschreiten der GRZ2 im GE 2 und nach der Betriebsaufgabe im GE 1 beschränkt sich auf Parkgebäude und unterirdische Gebäudeteile (Tiefgaragen). Wie bei den SO-Gebieten wird hier der Zweck verfolgt, wesentliche Teile des ruhenden Verkehrs gebündelt zu organisieren, um positive Effekte für die Stadtgestaltung zu generieren.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><b><u>Naturschutzrechtliche und -fachliche Belange, Stellungnahme als untere Naturschutzbehörde</u></b></p> <p><u>Zu den textlichen Festsetzungen:</u></p> <p>Bezüglich der textlichen Festsetzungen bitten wir folgende Änderungen und Ergänzungen aufzunehmen:</p> <p><b>A 8.2 Begrünung von Tiefgaragen</b></p> <p>Tiefgaragendächer sind intensiv zu begrünen und flächendeckend mit einem Substrataufbau von durchschnittlich mindestens <i>0,8 m Schichtstärke</i> zu überdecken, ... .</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung einer durchschnittlichen Substratstärke von 50 cm ist ausreichend, um eine intensive Begrünung zu ermöglichen. Für Flächen mit Rasen, Stauden oder Bodendeckern eignet sich eine Überdeckung von 30 bis 40 cm auch aus bewässerungstechnischer Sicht besonders. Um sicherzustellen, dass im Bereich der Tiefgaragen auch für Bäume ausreichende Wachstumsbedingungen vorherrschen, kann die Substratstärke bei Baumstandorten auf mindestens 1,0 m erhöht werden. Alle Optionen werden durch die bestehende Festsetzung abgedeckt.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<b>B 4 Anforderung an die Gestaltung von Müllstandorten und Abfallbehältern</b>	Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB																
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung														
	Die Höhe der Abschirmung muss mindestens <i>so hoch sein wie die Behälteroberkante</i> .	Mit der bestehenden Formulierung wird das mit der Festsetzung nach Landesrecht verfolgte Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sichergestellt.  Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.														
	<p><b>F Pflanzlisten</b></p> <p>Auf Grundlage der aktuellen GALK-Liste sind einige Baumarten (da nicht geeignet für den Standort und das Stadtklima) auszutauschen.</p> <p>Straßenbäume:</p> <table border="0"> <tr> <td><del>Acer platanoides 'Summershade'</del></td> <td>Acer platanoides 'Allershausen'</td> </tr> <tr> <td><del>Platanus orientalis</del></td> <td>Gleditsia triacanthos. 'Inermis'</td> </tr> </table> <p>Kleinkronige Bäume:</p> <table border="0"> <tr> <td><del>Sorbus aucuparia</del></td> <td>Amelanchier arborea 'Robin Hill'</td> </tr> </table> <p>Bei den Kletterpflanzen sind ausschließlich Gerüstkletterpflanzen zu verwenden (anstatt Selbstklimmer, etc.) ,da sonst der Pflegeaufwand sehr hoch ist und mit Gebäude-, Dach-, und Fassadenschäden zu rechnen ist.</p> <p>Kletterpflanzen:</p> <table border="0"> <tr> <td><del>Hedera helix</del></td> <td>Lonicera in Arten und Sorten'</td> </tr> <tr> <td><del>Hydrangea petiolaris</del></td> <td></td> </tr> <tr> <td><del>Pathenocissus</del></td> <td></td> </tr> <tr> <td><del>Wisteria sinensis</del></td> <td></td> </tr> </table>	<del>Acer platanoides 'Summershade'</del>	Acer platanoides 'Allershausen'	<del>Platanus orientalis</del>	Gleditsia triacanthos. 'Inermis'	<del>Sorbus aucuparia</del>	Amelanchier arborea 'Robin Hill'	<del>Hedera helix</del>	Lonicera in Arten und Sorten'	<del>Hydrangea petiolaris</del>		<del>Pathenocissus</del>		<del>Wisteria sinensis</del>		<p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Die Anpassung der Pflanzenlisten durch klimawandelresistente Baumarten ist sinnvoll. Gleiches gilt für die Auswahl der Kletterpflanzen zur Vermeidung eines sehr hohen Pflegeaufwandes bzw. von potenziellen Schäden an Gebäudefassaden und Dachflächen.</p> <p>Die Pflanzliste wird redaktionell angepasst.</p>
<del>Acer platanoides 'Summershade'</del>	Acer platanoides 'Allershausen'															
<del>Platanus orientalis</del>	Gleditsia triacanthos. 'Inermis'															
<del>Sorbus aucuparia</del>	Amelanchier arborea 'Robin Hill'															
<del>Hedera helix</del>	Lonicera in Arten und Sorten'															
<del>Hydrangea petiolaris</del>																
<del>Pathenocissus</del>																
<del>Wisteria sinensis</del>																

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	Hinweis zu D 5 Baumscheiben: Die Größe der Baumscheiben ist den Auflagen für die Herstellung von Baumgruben bei der Neupflanzung von Straßenbäumen (Amt 67, Stand 01.09.12) anzupassen.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Ausführungen werden unter den Hinweisen zu den textlichen Festsetzungen ergänzt.
	Die Unterrichtung des Naturschutzbeirates gemäß § 22 Abs. 2 HAGBNatSchG ist in der Sitzung am 27. 06.2019 erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	<b><u>Klimaschutz / Erneuerbare Energien</u></b> Es bestehen keine Ergänzungen oder Einwendungen zu dem Bebauungsplan. Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energien sind grundsätzlich möglich, eine Kombination mit Dachbegrünung ist ebenfalls vorgegeben.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan
	<b><u>Wasserrechtliche und -fachliche Belange</u></b> <b><u>1. Schutzgebiete nach Wasserrecht</u></b> 1.1 Heilquellenschutzgebiet nach §53 WHG Der Planbereich liegt innerhalb des Heilquellenschutzgebiets, quantitative Schutzzone B 4 (Schutzgebietsverordnung vom 26.07.2016, StAnz. 37/2016 S. 973). Die Lage im Heilquellenschutzgebiet hat keine Auswirkungen auf die planerischen Inhalte des B-Plans, da sich die Einschränkungen nur auf tiefere Bohrungen beziehen.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	<b><u>Redaktionelle Hinweise:</u></b> Umweltbericht: In Kapitel A 2.1 3. Absatz ist der zweite Satz wie folgt zu fassen: <i>Gemäß der Schutzgebietsverordnung vom 26.07.2016 (StAnz. 37/2016 S. 973) sind die Verbote gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie Abs. 2 Nr. 1 bis 5 zum quantitativen Schutz gültig.</i>	Die Hinweise werden berücksichtigt. Eine redaktionelle Aktualisierung der Gesetzesgrundlagen ist sinnvoll.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	In Kapitel IV B 1.4 sind die Worte „ <i>wären im Falle der Festsetzung</i> “ zu streichen und durch das Wort „ <i>sind</i> “ zu ersetzen.	Der Umweltbericht wird entsprechend angepasst.
	<p>1.2 Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78 b WHG Der Geltungsbereich liegt teilweise in einem Hochwasserrisikogebiet nach § 78 b Wasserhaushaltsgesetz.</p> <p>Diese Gebiete, deren Abgrenzung das 1,3-fache des Abflusses bei einem HQ100 zu Grunde liegt, wurden im Rahmen des Hochwasserrisikomanagementplans (HWRM-Plan) für den hessischen Ober-/Mittelrhein ermittelt. Sie sind in Gefahrenkarten als Überschwemmungsgrenze HQ extrem (rote Linie) dargestellt.</p> <p>#Ein Auszug der Gefahrenkarte G13 wurde der Stellungnahme beigelegt.</p> <p>Nach § 78 b WHG sind der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 (7) BauGB zu berücksichtigen.</p> <p>Darüber hinaus sind nach § 9 Abs. 6 a BauGB die Risikogebiete in Bauleitplänen nachrichtlich zu übernehmen.</p> <p>Das Risikogebiet ist daher in der Planzeichnung zur kennzeichnen, entsprechend in den Festsetzungen unter C als nachrichtliche Übernahme zu ergänzen und in der Begründung und Im Umweltbericht zu erläutern.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Verdeutlichung erscheint eine Erläuterung der Überschwemmungsgrenze HQ extrem sowie deren nachrichtliche Übernahme in die Planzeichnung sinnvoll. Um der vollständigen Informationspflicht Genüge zu tun, wird mit der (veralteten) 100-jährlichen Überschwemmungsgrenze entsprechend Überschwemmungsgebietsverordnung des RP Darmstadt (Stand: 17.09.2000, Az. IV/WI 42.2-79 i 04.01) kongruent verfahren.</p> <p>Die entsprechenden Stellen werden in der Begründung und bei den nachrichtlichen Übernahmen angepasst sowie die Planzeichnung klarstellend ergänzt.</p>
	<p><b><u>2. Grundwasserschutz</u></b></p> <p>Der Hinweis D 7.6 in den textlichen Festsetzungen kann gestrichen werden. Regelungen für eine Grundwasserhaltung werden in einem wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren durch die zuständigen Behörden getroffen und sind im B-Plan nicht erforderlich.</p>	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt.</p> <p>Eine redaktionelle Anpassung des nicht mehr aktuellen Hinweises ist sinnvoll.</p> <p>Der Umweltbericht wird entsprechend angepasst.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><b><u>3. Maßnahmen zum Wasserhaushalt/Umgang mit Niederschlagswasser</u></b></p> <p><b><u>Entwässerungskonzept</u></b></p> <p>Ein gesondertes Entwässerungskonzept (Umgang mit Niederschlagswasser) ist nicht in den vorliegenden Unterlagen des Beteiligungsverfahrens enthalten. Aus den Festsetzungsvorschlägen und dem Text der Begründung lässt sich entnehmen, dass sowohl die Nutzung, Versickerung als auch die Einleitung in den Schiersteiner Hafen vorgesehen ist.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Wir empfehlen, ein Konzept zur Entwässerung des Plangebietes zu erstellen und auf dieser Grundlage die Festsetzungen zu überprüfen.</p>	<p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Da es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt und während des Bebauungsplanverfahrens die Erschließungs-, Freiflächen- und damit die Entwässerungsplanung für die unbebauten Bereiche der sonstigen Sondergebiete nicht vorliegen, kann die genaue Bemessung und Verortung der erforderlichen Rückstauvolumina ebenso wie die Erstellung eines Überflutungsnachweises erst während der nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Im Zuge der Baugenehmigungsverfahren sind daher Entwässerungskonzepte zu erstellen, die eine Einleitbeschränkung von 15 l/s ha berücksichtigen. Die Bestandsbebauung bleibt hiervon unberührt.</p> <p>Der Anteil des anfallenden Niederschlagswassers, der im Bereich der sonstigen Sondergebiete, angrenzend an die Hafenterrasse, nicht versickern kann, ist statt in die Kanalisation gedrosselt in das Hafenbecken einzuleiten.</p> <p>Die Begründung zum Bebauungsplan setzt sich mit dem Thema Entwässerung ausführlich auseinander. Die Festsetzungen des Bebauungsplans schaffen die Voraussetzungen für einen geordneten und nachhaltigen Umgang mit Niederschlagswasser.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>3.1 Versickerung von Niederschlagswasser</p> <p>Aufgrund der Nähe zum Rhein wird der oberflächennahe Grundwasserhaushalt durch den Wasserstand beeinflusst. Es bestehen daher Einschränkungen für die Errichtung von Versickerungsanlagen, da diese einen ausreichenden Abstand zum Grundwasser aufweisen müssen.</p> <p>Wir empfehlen daher, zusätzlich die Möglichkeit der Einleitung in den Schiersteiner Hafen/Rhein in die Festsetzung A 8.4 aufzunehmen (siehe unten).</p>	<p>Die Anregung wird sinngemäß berücksichtigt.</p> <p>Die bestehende Festsetzung berücksichtigt durch die Formulierung ... „weder wasserrechtliche“ ... „Belange entgegenstehen,“ ... die möglichen Einschränkungen durch oberflächennahes Grundwasser. Im Detail wird die Grundwassernähe und die mögliche Option einer Einleitung von nicht behandlungsbedürftigem Niederschlagswasser in das Hafenbecken, sowohl im städtebaulichen Teil der Begründung als auch im Umweltbericht ausdrücklich befürwortet und ausführlich erläutert. Eine Anpassung der Festsetzung erscheint daher nicht erforderlich.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>Zur breitflächigen Versickerung von Niederschlagswasser schlagen wir vor, eine wasserdurchlässige Flächenbefestigung von Stellplätzen, Zufahrten und sonstigen befestigten Flächen vor, sofern die Nutzung dies zulässt.</p>	<p>Der Anregung wird sinngemäß gefolgt.</p> <p>Die bestehende Formulierung erfüllt bereits die angestrebte Zielsetzung einer weitestmöglichen Versickerung. Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Formulierung differenziert diese Zielsetzung nochmals weiter aus. Durch die bestehende Festsetzung wird jedoch ein größeres Spektrum an Möglichkeiten abgedeckt (z. B. seitliche Versickerung innerhalb von Grünflächen statt oder in Ergänzung zu wasserdurchlässigen Oberflächenbelägen, Mulden-, oder Mulden-Rigolenversickerung), weshalb sie beibehalten wird.</p> <p>Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>3.3 Einleitung in Gewässer</p> <p>Nach dem Abschnitt B 6 der Begründung (Seite 29) ist die Einleitung von Niederschlagswasser im Bereich der noch nicht bebauten Sondergebiete in den Schiersteiner Hafen vorgesehen.</p>	<p>Der Anregung wird sinngemäß gefolgt.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	Wir empfehlen, die Festsetzung A 8.4 um diesen Aspekt zu ergänzen („.... zu versickern und gedrosselt in den Schiersteiner Hafen einzuleiten.“) und die Überschrift dieser Festsetzung in „Umgang mit Niederschlagswasser“ umzubenennen.	<p>Wie in der Begründung bereits dargelegt wird im Bereich der Sondergebiete angestrebt, das Niederschlagswasser in das Hafenbecken einzuleiten, sofern es nicht bereits vor Ort versickert werden kann. Eine ausschließliche Festsetzung der Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers sowohl aus den Sondergebieten als auch aus den Gewerbegebieten erscheint nicht zielführend. Einerseits besteht bezüglich der Lage der Grundstücke nicht immer die Möglichkeit zur Einleitung des Niederschlagswassers in den Schiersteiner Hafen. Darüber hinaus sind die bestehenden Betriebe im Bereich der Rheingaustraße bereits an das vorhandene Kanalsystem angeschlossen. Andererseits kann es gerade bei Gewerbebetrieben vorkommen, dass eine Einleitung aus wasserschutzrechtlichen Gründen nicht möglich ist.</p> <p>Die Überschrift des Abschnitts 8.4 der textlichen Festsetzungen wird klarstellend umbenannt. Es ergeben sich keine weiteren Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	Nach dem Umweltbericht Abschnitt B 2.4 wurde vom RP/Obere Wasserbehörde eine Einleitbegrenzung in den Schiersteiner Hafen von 15 l/s*ha vorgegeben. Wir bitten zu prüfen, ob diese Beschränkung in die Festsetzung aufzunehmen ist	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Prüfung wurde durchgeführt. Eine Festsetzung der genauen Einleitbeschränkung ist nicht zwingend erforderlich, da diese sich zukünftig auch ändern und darüber hinaus auf der nachgelagerten Ebene der Baugenehmigungsplanung abschließend geklärt werden kann.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
9. Naturschutzbeirat	Unter der Maßgabe, dass die Forderungen der UNB komplett übernommen werden, stimmt der NSB dem Bebauungsplan zu.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Am Nordostrand des Schiersteiner Hafens In Wiesbaden soll eine bisher unbebaute Fläche nach mehrjähriger Planungsunterbrechung, planungsrechtlich zu einem Sondergebiet für überwiegende Büronutzung weiterentwickelt werden.</p> <p>Die UNB fordert folgende Ergänzungen in ihrer Stellungnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Biotopbäume und die Baumanzahl aus dem Grünordnungsplan sind zu übernehmen.</li> <li>• Die Tiefgaragendächer sind intensiv zu begrünen (min. 0,8 m Schichtdicke).</li> <li>• Die Pflanzlisten sind an Standort und Stadtklima anzupassen.</li> <li>• Bei den Kletterpflanzen sind ausschließlich Gerüstkletterpflanzen zu verwenden, um einen hohen Pflegeaufwand und Fassadenschäden zu vermeiden.</li> </ul> <p>Das Ergebnis wird In der nächsten Sitzung des NSB vorgestellt (Begründung bei Nicht-Übernahme der Forderungen).</p>	<p>Die inhaltlichen Aspekte beziehen sich ausschließlich auf die zuvor behandelte Stellungnahme des Umweltamtes. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die entsprechenden Passagen der Stellungnahme des Umweltamtes verwiesen.</p> <p>Eine Ausnahme bilden die erwähnten Biotopbäume. In der Stellungnahme des Umweltamtes sind diese nicht aufgeführt. Auch finden sie sich nicht im GOP wieder.</p> <p>Lediglich im Rahmen des Artenschutzgutachtens wurde im Geltungsbereich des Bebauungsplans ein potenzieller Biotopbaum (abgestorbene Walnuss, ohne Besatz) festgestellt. Der voraussichtliche Wegfall wird im Rahmen der insgesamt für das Gebiet festgesetzten, strukturverbessernden Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
10.VHF Naturschutz	<p>Für die Beteiligung am o. g. Vorhaben bedanken wir uns. Namens und im Auftrag des Verbandes Hessischer Fischer (VHF) e.V. teile ich Ihnen mit, dass gegen das Vorhaben der Stadt keine Einwände geltend gemacht werden.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
11.Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW)	<p>Eine Einleitung von Niederschlagswasser an die öffentliche Kanalisation ist nicht vorgesehen.</p> <p>Ein Antrag auf Einleitgenehmigung nach § 11 der Ortssatzung über die Entwässerung im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden ist zeitnah einzureichen. Mit Einleitbeschränkungen ist zu rechnen (Regenrückhalteanlagen); Details werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit den Entsorgungsbetrieben festgelegt.</p> <p>Der vorgesehenen Ableitung von Niederschlagswasser gem. B Pkt. 6 der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans (Seite 28 von 110) wird zugestimmt.</p> <p>Siehe auch Protokoll der SEG Wiesbaden vom 12.10.2018.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
12.PLEdoc	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o. g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Open Grid Europe GmbH, Essen</li> <li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>• GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)</li> <li>• Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt</li> </ul> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
13.Kraftwerke Mainz-Wiesbaden	<p>Die von uns betreuten Gashochdruckleitungen der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KMW Gastransport GmbH</li> <li>• Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG</li> </ul> <p>sind von der im Betreff genannten Baumaßnahme nicht betroffen. Diese Planauskunft bezieht sich nur auf die o. g. Gashochdruckleitungen und entbindet Sie nicht davon, bei allen Trägern öffentlicher Belange im Maßnahmenbereich Planauskunft einzuholen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
14. ESWE Verkehrsgesellschaft mbH - Lokale Nahverkehrsaufgaben -	<p>Der Planbereich ist durch die Haltestellen „Floßhafen/DowCorning“, „Rheingastr.“ und „Hafen“ gemäß den Standards des am 16. Juli 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen.</p> <p>Die Haltestelle Floßhafen/DowCorning wird im Tagesnetz von der Lokalbuslinie 47 angefahren.</p> <p>Die Haltestelle Rheingaustraße wird im Tagesnetz von der Lokalbuslinien 18, 23 und 45 und im Nachtnetz von den Linien N3 und N12 angefahren.</p> <p>Die Haltestelle Hafen wird im Tagesnetz von den Lokalbuslinien 18 und 23 und im Nachtnetz von den Linien N3 und N12 angefahren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
15. ESWE Versorgungs AG - Zentrale Koordination	<p>Der o. g. Vorgang wurde durch die Fachabteilungen geprüft. Es liegen uns folgende Stellungnahmen vor:</p> <p><u>sw netz GmbH- Netzplanung</u></p> <p>Das bestehende Mittelspannungskabel muss für die Bauvorhaben umgelegt werden.</p> <p>Die neue Trasse ist mit dem Leitungsrecht L1 im Plan dargestellt.</p> <p>Keine Einwände zu dem Bebauungsplan.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p><u>ESWE Versorgungs AG- Planung- Gas, Wasser, Fernwärme</u></p> <p>Für eine eventuelle Erschließung der geplanten Gebäude, bitten wir um eine zeitnahe Antragstellung mit Leistungsangaben zur Versorgung.</p> <p>Für Rückfragen stehen die Mitarbeiter des Netzvertriebs zur Verfügung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Der Hinweis wird an die Planungsbeteiligten weitergegeben.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
16. DB Netz	<p>Auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen übersendet die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger Öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>Die o. g. Bauleitplanung betrifft ein Gebiet, dass von unseren Flächen und Anlagen ca. 250 m entfernt ist. Von daher sind keine Beeinträchtigungen unserer Belange aus der Ausweisung zu erwarten.</p> <p>Zu den auf dem Gelände möglicherweise noch vorhandenen und in der Begründung zum B-Plan erwähnten Gleisanlagen handelt es sich um ehemalige Industrie-Anschlussgleise. Bis 2001 gab es hier eine Anschlusssituation über einen sog. PAB-Vertrag. Dieser Vertrag wurde im Mai 2001 gekündigt. Vereinbarungsgemäß müssen die Gleisanlagen auf Gelände des ehemaligen Anschließers durch diesen abgebaut bzw. geräumt werden. Auch durch diese Gleisanlagen und ihren Rückbau werden unsere Belange nicht betroffen.</p> <p>Wir haben also zur Bebauungsplanung weder Hinweise noch Einwände zu geben.</p>	<p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
17.RMV GmbH	Als Träger öffentlicher Belange teilen wir Ihnen mit, dass wir keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen haben.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
18.Eisenbahn Bundesamt	Ihr Schreiben ist am 17.06.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke ihnen für die Beteiligung des EBA als Träger öffentlicher Belange. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes werden keine Bedenken vorgebracht.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
19.Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	<p>Gegen den im Zuge des Bebauungsplans festgesetzten Grünordnungsplans melde ich meine Bedenken an.</p> <p>Insbesondere geht es um die geplanten Neupflanzungen entlang des Hafenweges. Die Neupflanzungen sind entlang der Oberkante der Uferböschung zum Hafen Schierstein geplant. Die Uferböschung ist in diesem Bereich mit einem Pflasterdeckwerk gesichert. Die zu dicht an diesen Deckwerk stehenden Bäume werden durch ihr Wurzelwachstum mittelfristig dieses Deckwerk beschädigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Maulbeere ist ein idealer, hitzeverträglicher Stadtbaum, der im urbanen Raum häufig eingesetzt wird. Im Gegensatz zu anderen Arten handelt es sich nicht um einen Flachwurzler. Eine Beschädigung des genannten Deckwerks kann durch die Beachtung anerkannter Regeln der Technik bei der Planung und der Ausführung der Baumscheiben effektiv verhindert werden (Einbau einer Wurzelsperre).</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	Zum Schutz der Böschungsbefestigung bitte ich um die Einhaltung der im Hessischen Nachbarrechtsgesetz festgeschriebenen Grenzabstände für Baumpflanzungen.	Diese Vorgehensweise funktioniert bereits, wie anhand der bereits bestehenden Baumreihe im Bereich der Hafenpromenade erkennbar ist. Das Nachbarrechtsgesetz findet bei öffentlichen Verkehrsflächen keine Anwendung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
20.IHK Wiesbaden	Zu dem Bebauungsplan für den Planbereich "Osthafen, westlich des Hafenswegs" in Wiesbaden-Schierstein haben wir keine Anregungen oder Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
21.Vorbeugender Brandschutz	Der jetzt vorliegende Entwurf des Bebauungsplans weist einen kleineren Geltungsbereich auf (nur nördlich des Hafens, nicht mehr östlich und südlich bis zur Hafenspitze) als im ersten Behörden-Umlauf 2008.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	1.: 1.1:  In den textlichen Festsetzungen bzw. im beiliegenden Plan ist nur von Gebäudehöhen über NormalNull die Rede. Es fehlt eine Bezugshöhe im Gelände. Kanaldeckel in den umliegenden Straßen haben eine Höhe von 87,06 m ü.NN. Mit ein max. zul. Gebäudehöhe von 115,00 m ü.NN wären Gebäudehöhen von bis zu 27,94 m möglich, was Hochhaushöhe bedeutet. Ist das wirklich so geplant? Aus praktischen Gründen (Geschoßhöhen, Leiterlängen usw.) sind Höhenangaben in Bezug auf eine Bezugshöhe (Geländehöhe vor Ort) weitaus aussagekräftiger als Angaben ü.NN.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Die Bestimmtheit der Festsetzung ist durch die eindeutige Angabe des Bezugspunktes (in Metern über Normalhöhennull) gegeben. Höhenangaben über Normalnull oder Normalhöhennull sind in der Landeshauptstadt Wiesbaden Standard und haben aus städtebaulichen Gründen ihre Berechtigung (Bestimmtheit der Festsetzungen). Auf Anfrage können den für den Brandschutz zuständigen Stellen gerne zusätzlich Höhenangaben über Gelände zur Verfügung gestellt werden. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	1.2:  Die Gehrechte im westlichen Bereich zwischen Kormoranweg 1 und 3 sind für uns unrealistisch, da es bei diesen beiden Neubauten baulich nicht möglich ist, diesen Bereich zu begehen.	Die Einschätzung wird nicht geteilt.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Fußwegführung dient dem städtebaulichen Ziel, die Bereiche um den Hafen für Fußgänger so durchlässig wie möglich zu machen, um der attraktiven Lage und der hohen Freizeitnutzung des Hafens gerecht zu werden.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
	<p>2.: Zu den textlichen Festsetzungen, Teil A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die im Plangebiet neu anzulegenden und/oder künftig zu unterhaltenden Straßen sind entsprechend den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr sowie den Mindestanforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 R1 (insbesondere Kap. 4.9) zu gestalten. Als Bemessungsfahrzeug ist ein 3-achsiger LKW maßgebend. Weiterhin sind ein zulässiges Gesamtgewicht von 16 t sowie eine Achslast von 10 t anzunehmen. Diese Anforderungen (16 t zulässiges Gesamtgewicht, 10 t Achslast) gelten auch für private Grundstücksflächen, die im Brandfall durch Feuerwehrfahrzeuge (z.B. Drehleiter) befahren werden müssen. Zur Tragfähigkeit von Decken, die im Brandfall von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden, wird auf DIN 1055-3:2006-03 verwiesen.</li> </ul> <p>Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sind mindestens entsprechend der Straßen-Bauklasse VI (Richtlinie für Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen - RStO 01) bzw. der RStO 12 zu befestigen.</p> <p>Anstelle von DIN 1055-3:2006-03 ist DIN EN 1991-1-1:2010-12 in Verbindung mit DIN EN 1991-1-1/NA:2012-12 anzuwenden. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen jederzeit ungehindert möglich ist (z.B. bei Neubau und Umbau von Straßen, Anlage von Verkehrsinseln und Parkflächen, Pflanzung von Bewuchs, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung usw.).</p> <p>(Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 R1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werden Gebäude mit einer Brüstungshöhe der zum Anleitern vorgesehenen Fenster oder Stellen von mehr als 8,0 m errichtet, dann ist der zweite Ret-</li> </ul>	<p>Die Anregungen werden bereits weitgehend berücksichtigt.</p> <p>Um den Anforderungen des vorbeugenden Brandschutzes besser Rechnung tragen zu können, ist es sinnvoll, die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen und die Begründung redaktionell geringfügig zu ergänzen.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>tungsweg aus den Nutzungseinheiten baulich sicherzustellen. Soll der Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr sichergestellt werden, sind entsprechende Zu- und Durchfahrten zu den Gebäuden herzustellen. Für den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen müssen entsprechende Zufahrten (Feuerwehrezufahrten) und Aufstellflächen vorhanden sein. Falls tragbare Leitern der Feuerwehr zum Einsatz kommen sollen, sind für diese ebenfalls Aufstellflächen von ca. 3,0 m x 3,0 m vorzusehen. Der anzuleitende Bereich muss frei von störendem Bewuchs (z. B. Bäume, größere Büsche) sein. Evtl. vorhandener oder zu pflanzender Bewuchs darf die Anleiterbarkeit notwendiger Stellen an den Gebäuden nicht beeinträchtigen, auch nicht durch zukünftigen Wuchs. Evtl. vorgesehene oder vorhandene Bäume und Sträucher sind regelmäßig zurück zu schneiden. Die Verantwortlichkeit dafür ist im Vorfeld zu klären und festzulegen. Feuerwehrezufahrten und Aufstellflächen müssen jederzeit erkennbar sein markieren.</p> <p>Bei Gebäuden, die ganz oder mit Teilen mehr als 50 m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt sind, sind Zufahrten oder Durchfahrten zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen und Bewegungsflächen herzustellen, wenn sie aus Gründen des Feuerwehreinsatzes erforderlich sind. Soweit erforderliche Flächen nicht auf dem Grundstück liegen, müssen sie öffentlich-rechtlich gesichert sein. Diese Punkte sind insbesondere auch im Bereich der Gebäude an der Hafensperrmauer (Fußweg) zu beachten, da aufgrund der Gebäudegröße eine direkte Anfahrbarkeit der Objekte durch die Feuerwehr erforderlich sein kann (z.B. zur Löschwassereinspeisung in Steigleitungen).</p> <p>Weitere Details können erst im Rahmen der Baugenehmigung der jeweiligen Objekte festgelegt werden. (§§ 4, 5, 14, 36, 38 HBO; Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebäude müssen in einem Abstand von <math>\geq 3</math> m und <math>\leq 9</math> m zur öffentlichen Verkehrsfläche errichtet werden, wenn der zweite Rettungsweg über die Drehleiter der Feuerwehr sichergestellt werden soll, die Brüstungshöhe <math>\geq 8</math> m bis <math>\leq 18</math> m (bzw. in einem Abstand von <math>\geq 3</math> m und <math>\leq 6</math> m ab einer Brüstungshöhe <math>&gt; 18</math> m) beträgt und keine Feuerwehrezufahrt bzw. Aufstellfläche auf dem Grundstück vorhanden ist. (§ 14 HBO; Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr)</li> </ul>	

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenn die öffentlichen Verkehrsflächen als Aufstellfläche für Fahrzeuge der Feuerwehr (z.B. Hubrettungsfahrzeuge) dienen sollen, evtl. auch erst zukünftig, dann sind die Vorgaben der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr (bauaufsichtlich über die TBB eingeführt) zu beachten und einzuhalten. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, sind die betroffenen Gebäude mit einem zweiten baulichen Rettungsweg auszuführen. Zwischen dem anzuleitenden Objekt und dem Hubrettungsgerät dürfen sich keine Hindernisse befinden, die eine Anleitung behindern. (§§ 3, 4, 5, 14 HBO; Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr)</li> <li>• Löschwasserversorgung: In diesem Plangebiet sind die Abstände der Löschwassereentnahmestellen untereinander kleiner als 150 m (Laufflinie) zu halten sowie die Löschwassermenge von künftig 96 m³/h (GFZ &gt; 1,0, unmittelbare Nähe des Rhein, künftig Büronutzung, derzeit Industrie/Gewerbe) über die Dauer von zwei Stunden für den Grundschutz ist sicherzustellen. Solange die Bestandsbebauung und -nutzung noch vorliegen, ist die Löschwasserversorgung entsprechend unserer Stellungnahme zu diesem Gebiet vom 09.07.79, Az 370304-77/79, mit 192 m²/h über die Dauer von 2 Stunden sicherzustellen. Bei der Anlage von Hydranten ist zu beachten, dass diese jederzeit für die Feuerwehr frei zugänglich sind und nicht durch z.B. parkende Fahrzeuge versperrt werden. Die Hydranten sind so im Verkehrsraum anzuordnen, dass die Straße befahrbar bleibt und die Hydranten nicht vor Zufahrten zu den Grundstücken liegen. Hydranten sind so anzuordnen, dass die Entnahme von Wasser leicht möglich ist. Evtl. erforderliche Löschwassermengen für den Objektschutz sind hierbei nicht berücksichtigt. (§ 1 Abs. 6 Nr. 8e BauGB, § 9 Abs. 1 Nr. 13+16 BauGB in Verbindung mit „Wasserwirtschaftliche Belange in der Bauleitplanung“, Erlass mit Arbeitshilfe zur Berücksichtigung von wasserwirtschaftlichen Belangen in der Bauleitplanung, Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Az. III 7A - 79e 04, vom 30.07.2014, Nr. 1.1, 1.3 und 2.2.1; § 9 Abs. 6 BauGB; §§ 30, 31 HWG; §§ 3, 45 HBKG; §§ 3, 14, HBO; Technische Regel DVGW-Arbeitsblätter W 405, W 400-1 (u. a. Kap. 11.1.8, 16.6), W 331, Kap. 5.1; Gefahrenabwehr durch Raumplanung im Brandschutz, Sitzungsergebnis Nr. 3/2009 vom April 2009, Arbeitsgemeinschaft</li> </ul>	

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF), Arbeitskreis Vorbeugender Brand- u. Gefahrenschutz, Nr. 2.4.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrünte Fassaden: Für die Begrünung von Gebäudeflächen sind die Anforderungen der Hessischen Bauordnung an Außenwände besonders zu beachten. Über die Fassadenbegrünung darf es nicht zu einer Brandweiterleitung in das Gebäude oder in das Dach kommen. (§§ 3, 14, 31 HBO)</li> <li>• Die Erreichbarkeit aller Gebäude im Plangebiet muss über die postalische Adresse gewährleistet werden. (§§ 3, 4, 14 HBO)</li> <li>• Hausnummern müssen vom öffentlichen Verkehrsraum lesbar sein. Auf die Ortssatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden über die Festsetzung, Anbringung und Instandhaltung von Haus- bzw. Grundstücksnummern wird verwiesen. (§§ 14 HBO; § 5 (5.5) Ortssatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden)</li> </ul>	
	<p>3.: Für die Gebäude, die im Überschwemmungsgebiet des Hochwassers HQ 100 liegen, sind entsprechende Maßnahmen zum Hochwasserschutz bei der Planung sowie beim Bau zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere auch die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit und Sicherstellung des ersten und zweiten Rettungsweges, sofern eine Bebauung in diesen Überschwemmungsgebieten überhaupt zulässig ist. (§ 3, 14 HBO; § 78 WHG; § 9 (1) Nr. 16 BauGB)</p>	<p>Die Anregung wird bereits weitestgehend berücksichtigt.</p> <p>Durch die Umsetzung des geplanten und bereits wasserrechtlich genehmigten Stauraumkanals werden keine Gebäude innerhalb des Überschwemmungsgebiets (HQ100) liegen.</p> <p>Da Teilbereiche der bestehenden und der zukünftigen Gebäude innerhalb der Sondergebiete innerhalb des Bereichs von extremen Hochwässern (HQ extrem) liegen, ist es sinnvoll, die Begründung und den Umweltbericht redaktionell um das Thema der HQ-extrem-Linie zu ergänzen.</p> <p>Die Erreichbarkeit des ersten und zweiten Rettungsweges ist gegeben, selbst wenn die erforderliche Feuerwehrezufahrt über die Hafenpromenade erfolgen sollte.</p> <p>Die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen werden um den letzten Aspekt ergänzt.</p>

<b>Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB</b>		
<b>Behörde / Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
	<p>4.:</p> <p>In den beiliegenden Planunterlagen zum Bebauungsplan sind die Störfallradien nicht im Plan eingezeichnet. Sinnvoll und notwendig wäre es, diese Bereiche noch nachzutragen, um die gefährdeten Bereiche erkennen zu können. Bei der Lage der Störfallradien (Achtungsradien) ist zu beachten, dass diese sich etwas in Richtung Hafenweg verschieben können. Im Plan angenommen als Austrittsort ist der planmäßige Lagerort im Unternehmen. Falls z.B. durch betriebliche Maßnahmen, Anlieferung, LKW-Verkehr usw. der Austrittsort sich ändert, verändert sich auch der Mittelpunkt des Radius (auf dem Werksgelände) und somit der betroffene Bereich im Umfeld. Für die Belange des Störfallrechtes (Abstände, Lagermengen und -stoffe usw.) sind die Vorgaben des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung IV -Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, zu berücksichtigen.</p> <p>(KOMMISSION FÜR ANLAGENSICHERHEIT beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Leitfaden Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG, erarbeitet von der Arbeitsgruppe "Fortschreibung des Leitfadens SFK/TAA-GS-"1, 2. überarbeitete Fassung KAS-18, Nr. 2.2, 3.2; §§ 3, 14 HBO; § 9 BauGB)</p>	<p>Die Anregung wird bereits sinngemäß berücksichtigt.</p> <p>Sowohl die textlichen Festsetzungen als auch die Begründung behandeln die Störfallthematik ausführlich und abschließend. Ein Übersichtszeichnung mit den eingetragenen Abstandsradien findet sich ebenfalls in der Begründung wieder. Da Nutzungseinschränkungen der textlichen Festsetzungen über den genannten Radius hinausgehen, werden auch etwaige Verschiebungen des in der Stellungnahme genannten Austrittsortes berücksichtigt. Zudem unterliegt der Störfall dem BImSchG, so dass bei Änderungen des Betriebsbereichs die jeweils aktuelle Situation als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden muss. Die Planungen in der vorliegenden Form beinhalten die notwendige gegenseitigen Rücksichtnahme.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>
22. Polizeipräsidium Wiesbaden	Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Erschließung und die geplante Bebauung.	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</p>

<b>Eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden nach § 4a Abs. 3 BauGB</b>		
<b>Beteiligte</b>	<b>Vorgebrachte Stellungnahme</b>	<b>Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung</b>
1. Einwender 1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Heime,</p> <p>als Eigentümerin der in der Gemarkung Schierstein, Flur 12 liegenden Flurstücke 164/17 und 164/18 nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Zu den von Ihnen beabsichtigten Ergänzungen der Festsetzung und der Begründung des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenweges“, geben wir folgende Anregung zu Bedenken:</p> <p>Die von Ihnen gewählte Formulierung würde bedeuten, dass auch unterirdische bauliche Anlagen nicht errichtet werden können, bevor der Stauraumkanal errichtet ist. Allerdings hätte dies keinerlei negative Beeinträchtigung der Regelungen des Wasserabflusses oder des Hochwasserschutzes zur Folge. Erschwerend kommt hinzu, dass bautechnische Abläufe es erfordern werden, die Errichtung von Stauraumkanal und angrenzender Tiefgarage sowie die Errichtung der gemeinsamen Baugrube für beide bauliche Anlagen, parallel auszuführen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass zwischen den Bauwerken eine bautechnische und statische Verbindung besteht.</p> <p>Die bisher gewählte Formulierung spiegelt diese Aspekte jedoch nicht in einer angemessenen Weise wider und würde uns mit einer besonderen (unbeabsichtigten) Härte treffen.</p> <p>Als betroffene Grundstücksbeteiligten würden wir Sie bitten, unsere Anliegen in den Formulierungen zu den textlichen Festsetzungen sowie im Bereich der Begründung zu berücksichtigen und den oben erörterten Sachverhalt mit aufzunehmen bzw. darauf abzustellen.</p> <p>Das in Ihrem Schreiben erwähnte Flurstück 164/21, der Flur 12 in der Gemarkung Schierstein befindet sich nicht in unserem Eigentum. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die textlichen Festsetzungen Teil A Nr. 1.2 und Nr. 6 werden redaktionell angepasst und präzisiert, da Bauwerke die unter der Erde liegen nicht zum Verlust von Stauraumvolumen führen und daher auch im Rahmen der konkretisierten Festsetzung weiterhin ausgeschlossen werden. Um allerdings eine unbeabsichtigte Härte zu vermeiden wird im Zuge des Festsetzungscharakters nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB lediglich auf die Errichtung oberirdischer Anlagen Bezug genommen. Die Belange des Hochwasserschutzes werden hierdurch weiterhin ausreichend berücksichtigt. Negative Beeinträchtigung hinsichtlich der Regelungen des Wasserabflusses treten nicht in Erscheinung.</p> <p>Anpassung der textlichen Festsetzungen und der Begründung.</p>

<b>Anlagen</b>		
<b>Name</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Umgang und Beantwortung</b>
1. Beschluss Nr.0064 der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Schierstein am 19.06.2019	<p>Der Ortsbeirat nimmt den „Bebauungsplan Osthafen“ zur Kenntnis und erbittet ein Mitspracherecht bei der Nutzungsvergabe im Sondergebiet 3 sowie regelmäßige Informationen zum Sachstand.</p> <p>Insbesondere begrüßt der Ortsbeirat die Bestrebungen zur Errichtung eines Parkhauses.</p>	Die Hinweise und Anregungen werden an die Projektbeteiligten weitergegeben.
2. Beschluss Nr. 0086 der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Schierstein am 14.08.2019	<p>Klimaverträglichkeit des Bebauungsplans "Osthafen" [Bündnis 90 / Die Grünen] Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen</p> <p>Der Magistrat wird gebeten, über die Verträglichkeit des Bebauungsplans „Osthafen, westlich des Hafenvwegs“ mit dem von der Stadtverordnetenversammlung im Juni 2019 beschlossenen Klimanotstand zu berichten. Speziell soll gegebenenfalls auch über zusätzliche Maßnahmen informiert werden, mit denen diese Verträglichkeit hergestellt wird, falls diese nicht gegeben sein sollte .Begründung: Zu den Unterlagen des Bebauungsplans im Verfahren „Osthafen, westlich des Hafenvwegs“ gehört auch eine Klimafolgenbetrachtung der Mannheimer Firma „ÖKOPLANA“ vom Dezember 2018: <a href="https://www.o-sp.de/download/wiesbaden/208174">https://www.o-sp.de/download/wiesbaden/208174</a> Dort findet sich beispielsweise auf Seite 26 ein Kurzfazit, dessen letzte zwei Absätze folgendermaßen lauten: „Legt man als Beurteilungsgrundlage nicht den heutigen Ist-Zustand, sondern die potenzielle Flächennutzung nach B-Pan 1980 (Öffentliche Grünfläche am Planungsstandort) zu Grunde, wird im Plan-Zustand die Ausdehnung und Intensität der Wärmeinselbildung noch größer. Die zusätzliche Warmluftfahne reicht bis zur Möwenstraße. Dort ist noch eine Lufttemperaturzunahme bis zu ca. 0.7 K zu bilanzieren. Dies deutet darauf hin, dass die verbleibenden bzw. bislang angedachten grünordnerischen Maßnahmen nicht ausreichen, um die thermischen Ungunsteffekte der geplanten Bebauung vollständig aufzufangen und kleinräumig zu begrenzen. Das klimaökologische Leitziel wird somit nur bedingt erreicht.</p> <p>“Beschluss Nr. 0086 Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen antragsgemäß beschlossen.</p>	<p>Das Bauleitplanverfahren „Osthafen, westlich des Hafenvwegs“ trägt mit seiner grundsätzlichen Überlegung des Planstandortes bereits den sich aktuell immer stärker aufdrängenden klimatischen Aspekten in der Stadtentwicklung Rechnung. Eine Reaktivierung bzw. Wiedernutzbarmachung bereits erschlossener untergenutzter Bestandsgebiete (Innenentwicklung vor Außenentwicklung) stellt im Planungsrecht eine der wichtigsten Planungsprämissen dar. Damit wird eine flächen- und ressourcenschonende Stadtentwicklung verfolgt. Mit der Nutzung bestehender Verkehrs- und Infrastrukturnetze und der reduzierten Flächeninanspruchnahme kann bereits bei der Standortfrage auf Klimaverträglichkeit geachtet werden.</p> <p>Der Bauleitplan „Osthafen, westlich des Hafenvwegs“ wurde frühzeitig gutachterlich begleitet und seine klimaökologischen Auswirkungen eingehend geprüft. Die sich daraus ergebenden gutachterlichen Erkenntnisse und Empfehlungen über die entsprechenden Planungsinstrumente wurden im Bebauungsplan berücksichtigt. Festgestellte erhebliche negative Auswirkungen des Bauvorhabens im Geltungsbereich werden durch Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Baum- und Strauchpflanzungen, Begrünung von Gebäudedächern, Begrünung von Tiefgaragendächern, Fassadenbegrünungen, helle Gestaltung der Fassaden, helle Gestaltung der Bodenbeläge) langfristig vermieden.</p> <p>Im Rahmen des Klimagutachtens wurden bei den Simulationen zu den thermischen Umgebungsbedingungen (Lufttemperaturfeld) sogenannte Worst-Case-Szenarien betrachtet. Das vom Büro Ökoplane erstellte Gutachten mit Klimafolgenbetrachtung kommt zu dem Schluss, dass in der Storchenallee an zwei</p>

<b>Anlagen</b>		
<b>Name</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Umgang und Beantwortung</b>
		<p>Wohngebäuden eine leichte Lufttemperaturzunahme (0.5 - 1.0 Grad Kelvin) zu verzeichnen ist. Dies allerdings auch nur während stadtklimatisch besonders relevanter sommerlicher Strahlungsnächte. Dieser leichte Temperaturanstieg ist daher nicht in jeder warmen Sommernacht, sondern nur im Falle von besonderen Ausnahmebedingungen zu verzeichnen. Folglich spiegelt die rechnerisch bilanzierte Zunahme der Lufttemperatur (ca. +0.5 bis +1.0 °C, siehe Abb. 25.2 des Klimagutachtens) entlang der Storchenallee / Möwenstraße lediglich eine Momentaufnahme zu einem möglichst ungünstigen Zeitpunkt (warme Sommernacht um 23:00 Uhr in Kombination mit einer selten auftretenden Windanströmung aus Ost-südost) wieder und ist zudem auf einen kleinräumlichen Teilbereich (zwei Gebäude) begrenzt. Diese Situation (als Worst-Case-Szenario) tritt nur in warmen, zeitweise bewölkten Sommernächten mit einer Häufigkeit &lt; 10% auf.</p> <p>Die im Beschluss Nr. 0086 zitierte Bilanzierung gegenüber der Flächennutzung des Bebauungsplans von 1980 handelt es sich um eine theoretische Vorgehensweise im Zuge der gutachterlichen Betrachtung. Folglich stellen die festgestellten Werte ein fiktives Szenario dar. Die im erwähnten Bebauungsplan von 1980 festgesetzte Grünfläche ist in ihrer Wertigkeit nicht näher bestimmt (z. B. Festsetzungen zur Qualität und Quantität der Bepflanzung) und die tatsächliche Flächennutzung mit diesem Zustand nicht zu vergleichen. Die festgestellten Werte in diesem Szenario stellen somit einen Richt- und keinen Soll-Wert dar.</p> <p>Aufgrund der gutachterlichen Expertise kann festgestellt werden, dass der Bebauungsplanentwurf „Osthafen, westlich des Hafenswegs“ in seiner Gesamtheit einer klimaangepassten Planung entspricht.</p>