



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. **2 0 - V - 0 4 - 0 0 0 7**  
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) \_\_\_\_\_

Projekt Ostfeld/Kalkofen: Bericht über den Beschluss der StVV Nr. 0621 vom 12.12.2019

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss der StVV Nr. 0621 vom 12.12.2019

## Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
		<input type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent/in

Hans-Martin Kessler  
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
- Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
- siehe gesonderte Stellungnahme

\_\_\_\_\_  
Imholz  
Stadtkämmerer

## A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind  **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.  
 finanzielle Auswirkungen verbunden.  
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

### I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
<b>Summe einmalige Kosten:</b>									

<b>Summe Folgekosten:</b>									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

## B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 12. Dezember 2019 den Bericht über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen zum Projektgebiet Ostfeld/ Kalkofen zur Kenntnis genommen. Zudem wurde ein Prüfauftrag definiert, dessen Ergebnis hiermit vorgelegt wird.

### Anlagen:

1. Schreiben des HMWEVW zum aktuellen Sachstand zum Thema Lärmschutzbereich für den militärischen Landeplatz Wiesbaden-Erbenheim vom 16.01.20
2. Schreiben des HMWEVW zum aktuellen Sachstand zum Thema Lärmschutzbereich für den militärischen Landeplatz Wiesbaden-Erbenheim vom 11.02.20
3. Luftbild mit Darstellung der Flugrouten des Flugplatzes Erbenheim
4. Aktenvermerk des Termins mit den zuständigen Stellen zur Verlegung von Sichtflugrouten vom 05.11.2019
5. Gutachterliche Stellungnahme zur Erschließungssituation des Ostfeldes ohne achtstreifigen Ausbau der BAB 66

## C Beschlussvorschlag:

Der Bericht über den Beschluss Nr. 0621 der Stadtverordnetenversammlung vom 12. Dezember 2019 sowie die Anlagen werden zur Kenntnis genommen.

## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Durch den vorliegenden Bericht wird die Daten- und Faktenlage zu einer möglichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Gebiet Ostfeld/ Kalkofen verdichtet.

### II. Demografische Entwicklung

*(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)*

Dies wird erst in den folgenden Planungsstufen relevant.

### III. Umsetzung Barrierefreiheit

*(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)*

Dies wird erst in den folgenden Planungsstufen relevant.

### IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

## Bericht über den Beschluss der StVV Nr. 0621 vom 12.12.2019

Mit Beschluss Nr. 0621 der Stadtverordnetenversammlung vom 12.12.2019 über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen wurde der Magistrat mit folgenden Prüfaufträgen beauftragt:

5. Um die Rechte betroffener Grundstückseigentümer zu wahren und für die Stadt nachteilige und langwierige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden, wird der Magistrat aufgefordert, noch vor der Vorlage in einer Entwicklungssatzung mit den betroffenen Grundstückseigentümern in Verhandlungen zu treten und einen Ankauf der Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen anzustreben sowie ggf. entsprechende Tauschflächen zur Verfügung zu stellen.
6. Bis zur Vorlage des unter Ziff. 3 genannten Entwurfs einer Satzung sollen folgenden Punkte geklärt und die Ergebnisse vorgelegt werden:
  - 6.1 a) das Ergebnis der Prüfung des Landes Hessen zur Ausweisung eines Lärmschutzbereichs nach § 4 (1) Nr. 3 FlugLärmG unter Berücksichtigung der tatsächlich auf der Airbase stationierten Flugzeugtypen und der maximal zulässigen Anzahl von Flugbewegungen,
    - b) Die Vereinbarung mit den zuständigen Stellen (US Army/ Bundesanstalt für Immobilienaufgaben/ Bundeswehr) zur Verlegung der Sichtflugrouten,
    - c) welche rechtlichen Bestimmungen zu den Haftungsfragen (z.B. Flugunfälle) Anwendung finden;
  - 6.2 Eine Verkehrsuntersuchung, die insbesondere berücksichtigt, dass mit der Fertigstellung der nach Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ausbauten der für die Anbindung des Gebiets Kalkofen/ Ostfeld relevanten Autobahnen nicht bis 2030 zu rechnen ist (betrifft: 6-streifiger Ausbau der A66 zwischen Schiersteiner Kreuz und Erbenheim; 8-stufiger Ausbau der A 66 zwischen Erbenheim und Wiesbadener Kreuz; kreuzungsfreier Ausbau des Wiesbadener Kreuzes; 6-streifiger Ausbau A 60 zwischen Mainspitzdreieck und Rüsselsheimer Dreieck);
  - 6.3 Wie sichergestellt werden kann, dass die baulichen Maßnahmen die Kaltluftentstehungsfunktion und Kaltluftleitbahnfunktion nicht erheblich beeinträchtigen.

Das Vorgehen zur Beantwortung der Beschlusspunkte wurde am 10.02.2020 in der Lenkungsgruppe beschlossen. Die Ergebnisse werden hiermit vorgelegt.

### **Zu 5.**

Gemäß § 166 Abs. 3 BauGB soll die Gemeinde die Grundstücke im städtebaulichen Entwicklungsbereich erwerben. Hiervon soll sie allerdings nach § 166 Abs. 3 Satz 3 Nr. 1 BauGB dann absehen, wenn bei einem baulich genutzten Grundstück die Art und das Maß der baulichen Nutzung bei der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme nicht geändert werden sollen. Ebenso ist gemäß § 166 Abs. 3 Satz 3 Nr. 2 BauGB von einem Erwerb dann abzusehen, wenn die Verwendung des Grundstücks nach den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme bestimmt oder mit ausreichender Sicherheit bestimmbar ist und der Eigentümer bereit und in der Lage wäre, das Grundstück binnen angemessener Frist dementsprechend zu nutzen und er sich hierzu verpflichtet. Gemäß § 169 Abs. 3 BauGB ist die Enteignung im städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Bebauungsplan zugunsten der Gemeinde oder des Entwicklungsträgers zur Erfüllung ihrer Aufgaben zulässig. §§ 166 Abs. 3 und 169 Abs. 3 BauGB gelten nicht für Anpassungsgebiete (§ 170 Satz 4 BauGB). Erwerbsverhandlungen sind auch vor Satzungsbeschluss zulässig, aber oftmals nicht effektiv möglich. Erst mit der Rechtswirksamkeit der Satzung stehen die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Entwicklung und die verbindliche Abgrenzung des Entwicklungsbereichs rechtssicher fest. Eine künftige, nach den Zielen der Entwicklungsmaßnahme erforderliche Bebauung und vorgesehene Nutzung wird erst im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen erarbeitet, steht derzeit also noch nicht fest. Insofern ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur

bedingt möglich, mit den Eigentümern darüber zu verhandeln, ob diese ihre Grundstücke tauschen oder selbst bebauen wollen oder aber zum Verkauf bereit sind. Entsprechend dem o.g. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurde daher eine erneute Abfrage der Mitwirkungsbereitschaft hinsichtlich Tausch, Verkauf oder Investitionsbereitschaft der Grundstückseigentümer durchgeführt.

Insgesamt wurden 47 private Eigentümer in der Zeit vom 31.01.2020 bis zum 17.02.2020 angeschrieben und um Rückmeldung oder Wahrnehmung eines persönlichen Termins gebeten. Die Hälfte der Eigentümer meldeten sich schriftlich zurück. Nur ein Eigentümer nahm das Angebot für einen persönlichen Termin wahr. 17 Eigentümer reagierten nicht.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### **Verkaufsbereitschaft privater Eigentümer B1/ Stadtquartier**

- 19 bedingt verkaufsbereit, jedoch nur zu einem anderen (höheren) Preis
- 4 verkaufsbereit (2 als Teil von Erben- oder Eigentümergemeinschaften)
- 5 nicht verkaufsbereit
- 1 keine Angabe
- 17 keine Rückmeldung
- 1 ungeklärter Eigentumsstatus
- 47**

#### **Tauschbereitschaft privater Eigentümer B1/ Stadtquartier**

- 12 bedingt tauschbereit
- 1 tauschbereit
- 8 nicht tauschbereit
- 8 keine Angabe
- 17 keine Rückmeldung
- 1 ungeklärter Eigentumsstatus
- 47**

#### **Investitionsbereitschaft privater Eigentümer B1/ Stadtquartier**

- 2 bedingt investitionsbereit
- 8 investitionsbereit
- 8 nicht investitionsbereit
- 11 keine Angabe
- 17 keine Rückmeldung
- 1 ungeklärter Eigentumsstatus
- 47**

Hauptgrund der Ablehnung eines Verkaufs im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist der als „nicht angemessen“ beurteilte Anfangswert. Auf konkrete Nachfragen bei den privaten Eigentümern, nannte keine einzige Person eine konkrete Verkaufspreisvorstellung für sein Grundstück. Der Verkaufspreis muss „deutlich höher“ sein, wurde vielfach geantwortet, und man wolle als Grundstückseigentümer an der Preisentwicklung in Bezug auf künftiges Bauland „selbstverständlich“ teilhaben.

Die beiden großen öffentlichen Eigentümer BImA und HLG, mit großen Flächenanteilen im geplanten Stadtquartier, wurden nicht erneut angeschrieben, da hier bereits bilaterale Gespräche in Bezug auf die Flächenüberlassung durch die Landeshauptstadt Wiesbaden/ SEG Wiesbaden mbH

geführt werden. Beide öffentlichen Eigentümer sind bis jetzt nur unter bestimmten Voraussetzungen und nicht zum Anfangswert bereit, die Grundstücke zur Umsetzung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einzubringen.

**Zu 6.1 a):**

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausweisung eines Lärmschutzbereichs sind im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) festgelegt. Gemäß § 4 Abs. 1 FlugLärmG müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein, die die Ausweisung eines Lärmschutzbereichs begründen. Hierzu zählen unter anderem die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen (§ 4 (1) Ziff. 2 FlugLärmG) oder der Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken (§ 4 (1) Ziff. 3 FlugLärmG).

Das Land Hessen, das für die Festsetzung eines Lärmschutzbereichs zuständig ist, hat bisher keine entsprechende Rechtsverordnung erlassen. Begründet wurde dies im Schreiben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) vom 16.01.2020 an den Magistrat/ Dezernat V der Landeshauptstadt Wiesbaden wie folgt:

„Im Jahr 2012 fanden Gespräche zwischen dem damaligen HMWVL und der Staatskanzlei statt, mit dem Ergebnis, dass für den militärischen Landeplatz Erbenheim zunächst kein Lärmschutzbereich erlassen werden sollte. Die Entscheidung basierte auf einer damaligen Abschätzung, in der davon ausgegangen wurde, dass der in Erbenheim abgewickelte Verkehr in Kombination mit den hohen Werten in § 2 Abs. 2 Ziff. 4 FlugLärmG zu einem Lärmschutzbereich führen würde, der, wenn überhaupt, nur unwesentlich über die Flugplatzbegrenzung hinausragen und somit keine Rechtsfolgen entfalten würde. Der damaligen Entscheidung waren Kontakte mit der Bundeswehr als der für die Erstellung der Datengrundlagen für Fluglärmrechnungen an Militärflughäfen zuständigen Stelle vorausgegangen.

Im Zuge der Medienberichterstattung über das von der Stadt Wiesbaden in Prüfung befindliche Baugebiet „Ostfeld“ in unmittelbarer Nähe zum Landeplatz Erbenheim sowie aufgrund eingegangener Bürgeranfragen, habe ich im Sommer 2019 entschieden, die Frage, ob ggf. ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist, einer erneuten Überprüfung zu unterziehen. Da ein erstes Prüfergebnis zeitnah vorliegen sollte und § 4 Abs. 1 Nrn. 3 und 4 FlugLärmG gewisse inhaltliche Widersprüche aufweisen, habe ich nach einem entsprechenden Austausch mit der zuständigen Stelle der Bundeswehr ein Vorgehen gewählt, ähnlich wie es wohl an Standorten mit vergleichbarem Sachverhalt (hier: geringe Bewegungszahl, keinen militärischen Kategorien zuzuordnende strahlgetriebene Flugzeuge, aber für reisende Militärangehöriger oder ähnliche Zwecke eingesetzte Business-Jets, wie sie sonst typischerweise in der allgemeinen Zivilluftfahrt genutzt werden) gehandhabt wurde. Wir haben in einem ersten Schritt eine an die AzB'08 (Anleitung zur Berechnung von Fluglärm; 1. Lärmschutzverordnung) angelehnte Abschätzung über den möglichen Umfang eines potenziellen Lärmschutzbereichs erstellt. Hierfür wurden Gespräche mit der US Army und der für die Flugplatzliegenschaft zuständigen Stelle der Bundeswehr geführt. Die US Army hat als Ergebnis der Gespräche dem HMWEVW Informationen über den aktuellen Flugbetrieb zur Verfügung gestellt. Auf Basis des so vereinfacht ermittelten Ist-Verkehrs, ergänzt um den vorzusehenden Sigmazuschlag analog der Betriebsrichtungsverteilung des Flughafens Frankfurt Main, wurde eine Berechnung durchgeführt. Im Ergebnis hat diese Abschätzung bestätigt, dass ein Lärmschutzbereich nach aktuellen Verkehrszahlen innerhalb des Flughafengeländes läge, also keine rechtlichen Auswirkungen hätte, obwohl die von Ihnen genannten Jets in der Berechnung berücksichtigt wurden.“

Bestätigt wird dies im Schreiben des HMWEVW vom 11.02.20 an Dezernat I und IV:

„Gemessen am heutigen Flugbetrieb hätte ein Lärmschutzbereich aller Voraussicht nach keine Rechtswirkung.“

Gemäß § 4 (6) FlugLärmG werden Lärmschutzbereiche auf einen Zeitraum von 10 Jahren ausgelegt. Aus diesem Grund erstellt die US Armee derzeit eine Prognose über die zukünftige Art und Anzahl der eingesetzten Luftfahrzeuge. Nach Vorlage dieser Informationen soll eine erneute

Entscheidung über das Erfordernis eines Lärmschutzbereichs herbeigeführt werden. Auch wenn sich dadurch Abweichungen gegenüber der vorliegenden Abschätzung ergeben würden, ist davon auszugehen, dass „ein Lärmschutzbereich das „Ostfeld“ voraussichtlich auch im Falle deutlicher Verkehrssteigerungen innerhalb des aktuell genehmigten Umfangs nicht tangieren würde“ (Schreiben des HMWEVW vom 16.01.20).

Die beiden vorgenannten Schreiben des HMWEVW sind dem Bericht als Anlage 1 und 2 beigelegt.

**Zu 6.1 b):**

Derzeit führt eine Sichtflugroute aus bzw. in südwestlicher Richtung (235 bzw. 55 Grad) über das geplante Stadtquartier. Die betreffende Sichtflugroute ist in Anlage 3 blau markiert („VFR Flight Route“). Durch die Entwicklungsmaßnahme Ostfeld ist weder mit Einschränkungen für den Flugbetrieb noch für die Siedlungsplanung zu rechnen. Dennoch ist es geplant, den Überflug über die geplanten Bauflächen zu vermeiden.

Eine schriftliche Vereinbarung mit den zuständigen Stellen (US Army/ Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)/ Bundeswehr) über die Verlegung der Sichtflugrouten liegt derzeit noch nicht vor. Diese ist kurzfristig nicht zu erzielen. Aus diesem Grund wird nachfolgend über die Ergebnisse der bisherigen Gespräche mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) der Bundeswehr, der BImA und Vertretern der US Army berichtet:

Die Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH (SEG) ist regelmäßig mit Vertretern der US Army, der Bundeswehr, der BImA und der DFS im Gespräch. Seit Juni 2018 fanden fünf Termine mit den zuständigen Stellen statt. An vier Terminen wurde die Verlagerung der bestehenden Sichtflugroute thematisiert. Zudem wurde mit den zuständigen Stellen (BImA, Bundeswehr, US Army, etc.) eine Arbeitsgruppe gegründet, die alle sechs Monate zu diesem Thema tagt.

In den bisherigen Gesprächen mit den zuständigen Stellen wurden bereits Spielräume aufgezeigt, Sichtflugrouten im Luftraum zu verlegen. Tatsächlich erfolgten in der Vergangenheit immer wieder Optimierungen der Sichtflugrouten im Einvernehmen mit der Landeshauptstadt Wiesbaden, der US Armee und den deutschen militärischen Behörden, sodass sich auch im Rahmen der Planungen zum Ostfeld die grundsätzliche Möglichkeit zur Verlegung der Sichtflugrouten eröffnet. Dies wurde während des Termins am 05.11.2019 auch explizit von Vertretern der US Armee bestätigt. Der Aktenvermerk des vorgenannten Termins ist dem Bericht als Anlage 4 beigelegt.

Das Ergebnis über die bisherigen Abstimmungsgespräche kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Flugrouten im Allgemeinen werden regelmäßig auch andernorts verändert.
- In der Vergangenheit wurden zwischen der US Armee, der Stadt Wiesbaden und den deutschen Behörden bereits immer wieder einvernehmliche Optimierungen zum Verlauf der Sichtflugrouten vereinbart.
- Sowohl das US Militär, als auch Vertreter der DFS und der Bundeswehr stehen einer Verlagerung der Sichtflugroute offen gegenüber.
- Eine Verlagerung von Flugrouten ist zeitintensiv. Die Verlagerung der Sichtflugroute entfernt von den Bauflächen des Ostfeldes ist in den nächsten 6 bis 8 Jahren geplant.

Somit ist davon auszugehen, dass eine Lösung zur Verlegung der südwestlichen Sichtflugroute möglich ist.

**Zu 6.1 c):**

Zu der Frage, welche rechtlichen Bestimmungen zu den Haftungsfragen (z.B. Flugunfälle) Anwendung finden, hat die mit der Prüfung juristischer Sachverhalte beauftragte Anwaltskanzlei Noerr LLP wie folgt Stellung genommen:

„Die Haftung für sog. Drittschäden (am Boden eintretende Personen- und Sachschäden) bei

Flugzeugunfällen richtet sich grundsätzlich nach § 53 i. V. mit § 33 Abs. 1 LuftVG. Danach hat der Halter eines militärischen Luftfahrzeugs den Schaden zu ersetzen, wenn beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper und seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Der Verletzte kann auch ein Schmerzensgeld verlangen (§ 53 Abs. 3 LuftVG).

Für Schäden von US-Flugzeugen als Teil der NATO-Truppen gelten besondere Regeln des NATO-Truppenstatuts (NTS) vom 19.06.1951. Nach Maßgabe von Art. 8 Abs. 5 NTS richtet sich die Geltendmachung, Prüfung und außergerichtliche Regelung der Entschädigungsansprüche oder die gerichtliche Entscheidung über solche Ansprüche nach den Gesetzen und Bestimmungen des Aufnahmestaats, soweit sie für seine eigenen Streitkräfte gelten. Damit können etwaige Ansprüche vor deutschen Gerichten geltend gemacht werden, für den Haftungsgrund und den Haftungsmaßstab gelten die deutschen Vorschriften. Es gelten also § 53 i. V. mit § 33 Abs. 1 LuftVG und über § 42 LuftVG die allgemeinen Vorschriften, d.h. auch Bestimmungen über Amtshaftung nach § 839 BGB und Art. 34 GG als weitere Anspruchsgrundlage.“

### **Zu 6.2:**

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zu einem städtebaulichen Entwicklungsbereich in Wiesbaden „Ostfeld/ Kalkofen“ wurde ein Verkehrsgutachten unter der Annahme erstellt, dass die Maßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan benannt sind, umgesetzt werden. Dies betrifft den sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau der Bundesautobahn 66 (BAB 66). Diese Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Da es sich beim Ausbau der BAB 66 um eine Maßnahme handelt, die unabhängig von der Entwicklungsmaßnahme Ostfeld/ Kalkofen erfolgen soll, wurde eine gutachterliche Bewertung eingeholt, die der Frage nachgeht, welche Auswirkungen für die Erschließung des Ostfeldes zu erwarten wären, wenn die Ausbaumaßnahme bis 2030 nicht umgesetzt wird (Anlage 5). Es handelt sich um eine qualitative Bewertung auf Grundlage der Verkehrsmodellrechnung für das Jahr 2030, bei der außerdem davon ausgegangen wurde, dass keine großräumigen Alternativrouten existieren. Der Gutachter geht somit von einem Worst-Case-Szenario aus.

Aus der gutachterlichen Bewertung geht hervor, dass es ohne den Ausbau zu kleinräumigen Verkehrsverlagerungen kommt. Die BAB 66 würde auf Grund der unzureichenden Qualitäten weniger, das nachgeordnete Straßennetz deutlich mehr genutzt. Dies betrifft vor allem den Theodor-Heuss-Ring und die B455. „Es ist daher davon auszugehen, dass Behinderungen im Verkehrsablauf auf die BAB A66 künftig aufgrund unzureichender Kapazitäten häufiger und umfangreicher auftreten werden“ (ZIV 2020, Seite 3).

Diese Situation wird unabhängig von einer Siedlungsentwicklung im Untersuchungsgebiet Ostfeld/ Kalkofen eintreten.

Die Erschließung des geplanten Stadtquartiers wird auch ohne den Ausbau der BAB 66 in ausreichender Qualität gegeben sein. Indirekte Auswirkungen, bspw. durch Rückstaus sind insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbaden-Mainzer Straße möglich.

Der Anschluss an das im Norden geplante Gewerbegebiet B1 an die B455 wird durch die, von der BAB 66 verlagerten, Verkehrsbelastungen beeinträchtigt. „Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass zu den Hauptverkehrszeiten keine ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung für die KfZ-Anbindung“ des Gewerbegebiets B1 „gegeben sein wird. Ferner ist davon auszugehen, dass auch ohne städtebauliche Entwicklung im nördlichen Teilbereich des Ostfeldes die KfZ-Anbindung von Erbenheim und die Verkehrssituation in Erbenheim ohne Ausbau der BAB A66 erheblich beeinträchtigt wird“ (ZIV 2020, Seite 3).

Der Gutachter kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass durch die frühzeitige Realisierung einer leistungsfähigen ÖPNV- und Radanbindung die Erschließungsqualität verbessert werden kann.



Die Umsetzung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans für den 6- bzw. 8-streifigen Ausbau der A66 bleiben dennoch prioritäre Notwendigkeiten, um das Gesamtnetz zukunftsfähig zu gestalten, auch wenn alternative Verkehrserschließungen, wie durch einen leistungsfähigen ÖPNV, dazu beitragen die Erschließungsqualität zu verbessern und den Modal-Split zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel zu ändern.

**Zu 6.3:**

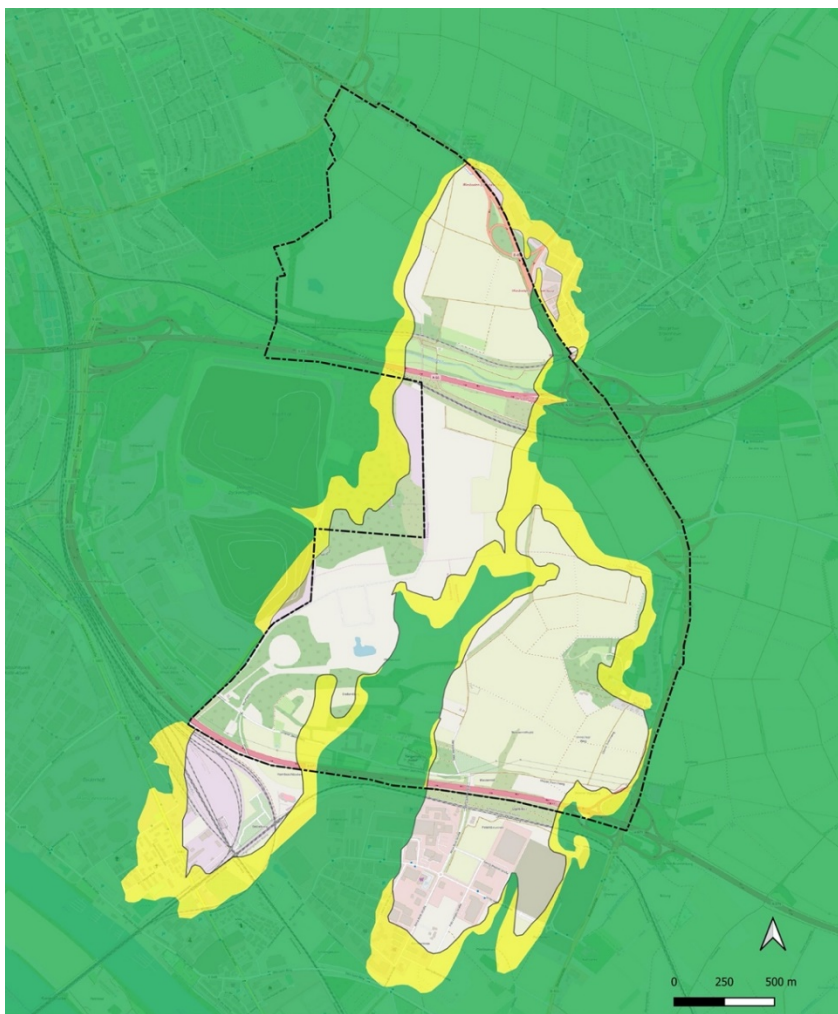
Durch die klimatologischen Untersuchungen, die im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zum städtebaulichen Entwicklungsbereich Ostfeld/ Kalkofen durchgeführt wurden, ist belegt, dass sowohl das neue Stadtquartier als auch die geplanten Gewerbeflächen B1 und B2 die Kaltluftentstehungsfunktion und die Kaltluftleitbahnfunktion des gesamten Untersuchungsgebietes nicht erheblich beeinträchtigen.

Laut der modellbasierten Analyse des Stadtklimas des Deutschen Wetterdienstes (DWD) (Abschlussbericht KLIMPRAX, Juli 2017) liegt Wiesbaden in einer Region Deutschlands, in der auch ohne Klimawandel und Stadteinfluss bereits heute eine vergleichsweise hohe sommerliche Wärmebelastung vorkommt; wenn auch nicht so hoch wie z.B. Karlsruhe oder Freiburg. Die hohe mittlere Anzahl von Sommertagen (48 Tage im Zeitraum zwischen 1971 und 2000) wird durch den Klimawandel weiter steigen, unabhängig von baulichen Aktivitäten in Wiesbaden und Umgebung. Die Auswirkungen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Ostfeld“ auf die thermischen und luftdynamischen Verhältnisse werden nicht „klimaneutral“ sein. Daher spielt die nächtliche Bildung von Kaltluft und die damit verbundenen Kaltluftabflüsse eine entscheidende Rolle für die thermische Entlastung von Wiesbaden. Laut DWD entsteht Kaltluft in windschwachen Strahlungsnächten. Im Mittel der Jahre 1981 bis 2010 traten an der Flugwetterwarte Frankfurt 79,4 windschwache Strahlungsnächte pro Jahr auf.

Zur fachlichen Bewertung der Beeinträchtigung der Kaltluftentstehungs- und Kaltluftleitbahnfunktion wird in der Planung die Veränderung der Kaltluftvolumenstromdichte betrachtet. Grundlage dafür ist die VDI Richtlinie 3787 Blatt 5, die ein richtungsweisendes und praxisorientiertes Regelwerk darstellt und den aktuellen Stand der Technik abbildet (siehe Verein Deutscher Ingenieure e.V., Internet: <https://www.vdi.de/richtlinien> (14.04.20)). Eine Verwaltungsvorschrift analog z. B. zur TA Luft liegt nicht vor.

Die VDI Richtlinie 3787 Blatt 5 definiert eine Abnahme der Kaltluftvolumenstromdichte um mehr als 10% als hohe vorhabenbedingte Auswirkung. Diese Bereiche sind in der folgenden Abbildung in farbloser Signatur dargestellt. In Bereichen mit einer Abweichung um weniger als 10% treten keine erheblichen Veränderungen auf. Diese Bereiche sind in der folgenden Abbildung in gelb (bis 10%) und in grün (-5% bis +5%) dargestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen beschränken sich somit auf die geplanten Bauflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes, den Bereich zwischen den Gewerbegebieten B1 und B2 und außerhalb des Untersuchungsgebietes auf die gewerblichen Flächen im Gewerbegebiet Petersweg in Mainz-Kastel, auf das Gleisdreieck in Mainz Amöneburg sowie auf einen geringen Teil der Gewerbeflächen in Erbenheim. Hierbei ist auch der Kontext mit anderen Gebieten im Umfeld zu beachten. Im benachbarten Bereich „Nördlich der Ernst-Galonske-Straße (urspr. Petersweg-Ost) liegt die Abnahme des Kaltluftvolumenstroms bei 10 % (gemäß Klimagutachten, ÖKOPLANA 2014/2016). Deshalb ist es erforderlich, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Auswirkungen vertieft untersucht und die Summationseffekte berücksichtigt werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Abnahme der Kaltluftvolumenstromdichte durch Siedlungsentwicklungen im Untersuchungsgebiet bezogen auf die derzeitige Situation.



## Legende

## Abnahme der Kaltluftvolumenstromdichte

■ - 5 bis + 5 % (Geringe vorhabenbedingte Auswirkung)

■ - 5 bis - 10 % (Mäßige vorhabenbedingte Auswirkung)

□ > - 10 % (Hohe vorhabenbedingte Auswirkung)

□ Untersuchungsgebiet

Bearbeiter: SEG GmbH / C. Boeffel  
 Format: A4  
 Maßstab: unmaßstäblich  
 Quelle: (c) OpenStreetMap contributors

Durch Herausnahme des Gewerbegebietes B2 aus dem Umgriff der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entfällt die Veränderung des Kaltluftvolumenstroms im Lee dieser Fläche. Die Änderung, die noch aus der oben dargestellten Abbildung für Amöneburg zu entnehmen ist, wird erst gegeben sein, wenn das Gewerbegebiet über das bereits bestehende Baurecht weiterentwickelt würde.

Die, nach der VDI Richtlinie 3787 Blatt 5 definierten, erheblichen Veränderungen lassen sich durch eine Reihe von Planungs- und Baumaßnahmen reduzieren. Hierzu zählen im Einzelnen:

1. Aufwertung von zwei Drittel des Untersuchungsgebietes, die als Grün- und Freifläche erhalten bleiben. Im aktuell gültigen Regionalplan Südhessen sind ca. 161,4 ha Fläche als Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten vorgesehen, die in absehbarer Zeit und zumindest temporär nicht als Grün- und Freifläche zur Verfügung steht. Durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme werden knapp 119,2 ha dieses Vorranggebietes dauerhaft als Grün- und Freifläche gesichert und entsprechend aufgewertet. Das Potenzial zur Kaltluftbildung bleibt damit in einem Großteil des Raumes bestehen.
2. Wie im Beiplan Grünvernetzung und Klima des Strukturkonzepts dargestellt, sind im Norden und im Zentrum landwirtschaftliche Nutzflächen geplant. Diese Flächen besitzen ein hohes Potenzial zur Kaltluftentstehung. Um der Kaltluft und den Taunusabwinden, die von Norden einströmen,

einen möglichst ungehinderten Zutritt in das Untersuchungsgebiet zu ermöglichen, sollen die landwirtschaftlichen Flächen im Norden des Untersuchungsgebietes gesichert werden. Zudem weisen diese Bereiche hinsichtlich der Ausstrahlung und der Windgeschwindigkeiten vergleichsweise hohe Werte auf. Somit bleibt durch diese Maßnahme auch die Kaltluftproduktion erhalten, die dann (hangabwärts) in südlicher Richtung durch das Untersuchungsgebiet strömen und südlich der A66 sogar bis in den Osten des Gebietes vordringen kann (Kapitel 4.2.2, 4.2.4 und 5.2 des Gutachtens von GEO-NET).

In Kapitel 5.2. des Gutachtens von GEO-NET ist dargestellt, dass die bodennahen Strömungen der Kaltluft im Zentrum des Untersuchungsgebietes durch eine Bebauung und ohne Gegenmaßnahmen um ca. 0,1 bis 1,5% abnehmen würden. Durch die Ausweisung dieses Bereichs als landwirtschaftliche Nutzflächen werden diese Folgen reduziert.

3. Das Wäschbachtal bleibt unangetastet und in seiner Funktion als Kaltluftleitbahn erhalten. Verkehrliche Infrastruktureinrichtungen (z.B. die Querung durch die City-Bahn oder Radwege) sollten so geplant werden, dass sie schon vorhandene Querungen nutzen bzw. möglichst geringe Auswirkungen auf das Wäschbachtal haben.
4. Das Gewerbegebiet B2 soll nicht im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entwickelt werden. Dadurch werden bestehende Flächen zur Kaltluftentstehung gesichert. In der Folge reduzieren sich die Auswirkungen durch die geplante Bebauung auf den Bereich zwischen den Gewerbegebieten B1 und B2 und nach Süden auf das Gleisdreieck. Es ist davon auszugehen, dass durch diese Maßnahme keine erheblichen Auswirkungen mehr in den vorgenannten Bereichen eintreten werden.
5. Durch die Aufteilung der Bebauung auf 2 Teilräume (Stadtquartier, Gewerbegebiet B1) kann die aus dem Norden kommende Kaltluft das Untersuchungsgebiet nach wie vor durchströmen.
6. Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung werden, neben der Art der baulichen Nutzung, Grün- und Freiflächen, sowie Schneisen für die Erschließung ausgewiesen. Von den 67,5 ha Fläche, die das urbane Stadtquartier beansprucht, sind 15,1 ha für öffentliche Grünflächen und 13,5 ha für Straßen und Plätze vorgesehen, die das Lokalklima begünstigen. Straßen und Plätze können das Stadtklima in Bezug auf die Durchströmung begünstigen, die öffentlichen Grünflächen tragen zur Bildung von Kaltluft bei. Wasserflächen auf Plätzen und Grünflächen haben einen zusätzlichen positiven Effekt, die die Tendenz zur Herausbildung von Wärmeinseln puffern. Größe, Lage und Zuschnitt der Grünflächen, der Straßen und Plätze sind nach ihrer wirkungsvollsten Funktion zu planen und zu sichern.
7. Im städtebaulichen Rahmenplan und in der verbindlichen Bauleitplanung werden Bautypologien, Bauhöhen und Baulinien so geplant und festgesetzt, dass die Durchströmung mit Kaltluft gewährleistet wird. Ziel ist auch die Verhinderung von Barriereeffekten. Dies kann bspw. dadurch gewährleistet werden, indem die maximalen Bauhöhen von Norden nach Süden gestaffelt werden um der von Norden einströmenden Kaltluft einen besseren Zugang in das Baugebiet zu ermöglichen.
8. Die Gebäude sollten zudem so konstruiert sein, dass sie die Luftzirkulation (insbesondere Kaltluft) wenig behindern und Schatten spenden. Durch Arkadengänge oder auskragende Gebäudeteile ist dies bspw. möglich. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Fassadengestaltung geplant. So besitzen helle Fassaden bspw. ein erhöhtes Reflexionsvermögen wodurch die Überwärmung reduziert wird.

Der derzeitige Untersuchungsstand (Bericht über vorbereitende Untersuchungen zu einem städtebaulichen Entwicklungsbereich) bezieht sich auf die grundsätzliche Entscheidung, ob eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für das Ostfeld durchgeführt werden soll. Er ist noch nicht

dazu geeignet, alle Unsicherheiten und Fragen, die sich auf die konkreten Festlegungen einer Bauleitplanung beziehen, auszuräumen. Hierzu sind weitere Untersuchungen erforderlich, die in den nachfolgenden Planungsverfahren durchgeführt werden. Maßstäbe wie sie z.B. bei dem Haus der Vereine in Dotzheim oder der Sporthalle Hermann-Ehlers-Schule angelegt wurden, sind im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen oder zu verbessern.

Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll - entsprechend § 1a Abs. 5 BauGB – sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Sie sind in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB zu berücksichtigen, indem bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sind verschiedene klimarelevante Stellungnahmen von Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Die Stellungnahmen sowie der Abwägungsvorschlag einschließlich der Begründung können den Anlagen C und D der Sitzungsvorlage SV-20-V-04-0006 entnommen werden.

#### **V. Geprüfte Alternativen**

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Wiesbaden, 22. Juni 2020

Hans-Martin-Kessler  
Stadtrat