

Zusammenstellung der Stellungnahmen

Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan „Östlich der Oberlinstraße“ im Ortsbezirk Bierstadt

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

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer öffentlichen Auslegung wurden Äußerungen zum Bebauungsplan vorgebracht.

1. Lfd. Nr. 1 der Privatpersonen	3
2. Lfd. Nr. 2 der Privatpersonen	4
3. Lfd. Nr. 3 der Privatpersonen	5
4. Lfd. Nr. 4 der Privatpersonen	6
5. Lfd. Nr. 5 der Privatpersonen	8
6. Lfd. Nr. 6 der Privatpersonen	9
7. Lfd. Nr. 7 der Privatpersonen	10
8. Lfd. Nr. 8 der Privatpersonen	11
9. Lfd. Nr. 9 der Privatpersonen	12
10. Lfd. Nr. 10 der Privatpersonen.....	13
11. Lfd. Nr. 11 der Privatpersonen.....	15
12. Lfd. Nr. 12 der Privatpersonen.....	16
13. Lfd. Nr. 13 der Privatpersonen.....	19

14. Lfd. Nr. 14 der Privatpersonen.....	20
15. Lfd. Nr. 15 der Privatpersonen.....	21
16. Lfd. Nr. 16 der Privatpersonen.....	22
17. Lfd. Nr. 17 der Privatpersonen.....	24
18. Lfd. Nr. 18 der Privatpersonen.....	26
19. Lfd. Nr. 19 der Privatpersonen.....	27
20. Lfd. Nr. 20 der Privatpersonen.....	29
21. Lfd. Nr. 21 der Privatpersonen.....	30
22. Lfd. Nr. 22 der Privatpersonen.....	35
23. Lfd. Nr. 23 der Privatpersonen.....	36
24. Lfd. Nr. 24 der Privatpersonen.....	39

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

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

1. Lfd. Nr. 1 der Privatpersonen	42
2. Lfd. Nr. 2 der Privatpersonen	42
3. Lfd. Nr. 3 der Privatpersonen	43
4. Lfd. Nr. 4 der Privatpersonen	44
5. Lfd. Nr. 5 der Privatpersonen	46
6. Lfd. Nr. 6 der Privatpersonen	48
7. Lfd. Nr. 7 der Privatpersonen	49

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

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

1. Lfd. Nr. 1 der Privatpersonen	55
2. Lfd. Nr. 2 der Privatpersonen	57
3. Lfd. Nr. 3 der Privatpersonen	60
4. Lfd. Nr. 4 der Privatpersonen	63
5. Lfd. Nr. 5 der Privatpersonen	66

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
1. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	<p>Das städtebauliche Konzept zum Bebauungsplan weist an der Kloppenheimer Straße einen straßenbegleitenden, kombinierten Geh- und Radweg aus, der in beiden Richtungen benutzbar ist. Dieser Weg entspricht in seiner Ausgestaltung nicht der Vorstellung des Ortsbeirates Bierstadt.</p> <p>Der Ortsbeirat hat mit dem Beschluss Nr.0063 vom 1.11.2018 gefordert: „Der Ortsbeirat erwartet, dass der Geh- und Radweg an der Kloppenheimer Straße mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt wird und somit in gleicher Weise fortgeführt wird, wie er im Bebauungsplan „1992/01 Kloppenheimer Straße“ für den nördlichen Teil der Straße festgesetzt ist ...“.</p> <p>Im städtebaulichen Konzept und auch im Entwurf des Bebauungsplans fehlt dieser Grünstreifen.</p> <p>Diese Lösung ist sowohl aus städtebaulicher Sicht wie auch aus verkehrlicher Sicht unbefriedigend, weil hier die Möglichkeit aufgegeben wird, den Straßenraum auf der gesamten Länge der Straße mit einer straßenbegleitenden Baumreihe zu gestalten und gleichzeitig einen erkennbaren Übergang in die freie Landschaft zu schaffen. Da der nördliche Teil des Weges bereits planungsrechtlich gesichert und zum Teil ausgebaut ist, ist zu befürchten, dass der Straßenraum in zwei Teile zerfällt. Er zerfällt in den oberen Teil, in dem der Geh- und Radweg von der Fahrbahn mit einem baumbestandenen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist, und in einen unteren Teil, in dem der Weg direkt neben der Fahrbahn geführt wird. Der mögliche, ganzheitliche Charakter des Straßenraums wird damit aufgegeben und kann auch nicht durch die Pflanzgebote für Bäume auf privatem Grund sichergestellt werden, wie sie Entwurf des Bebauungsplans festgesetzt sind. Diese Bäume können nur eine Ergänzung zu einer straßenbegleitenden Baumreihe sein. Für die Nutzerinnen und Nutzer des Geh- und Radweges ist ein Weg, der von der Fahrbahn abgesetzt und von Bäumen</p>	<p>Bezüglich des genannten Sachverhalts verweisen wir auf die Beantwortung der Beschlüsse Nr.0063 (November 2018) und Nr.0050 (Juli 2020) des Ortsbeirates Wiesbaden-Bierstadt sowie die per E-Mail beantworteten Anfragen mit Datum 03.12.2020 und 01.02.2021.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	beschattet ist, sicherer und attraktiver als ein Weg, der direkt neben der Fahrbahn geführt wird. Dieser Weg könnte dann ein erkennbares Ende am südlichen Ende des Baugebietes finden, wo er auf die Querverbindung zur Oberlinstraße trifft. Diese Querverbindung ist im Entwurf des Bebauungsplans bereits als Fuß- und Radweg ausgewiesen.	
2. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der Vorschlag bedeutet beide Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimerstr. vorzusehen.</p> <p>Die Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser 1 bis 11 an der Oberlinstr. ist nicht als Zufahrt zur Tiefgarage geeignet.</p> <p>Sie ist lediglich für die Bewohner der Häuser 1 - 11 gedacht, und da es keinen Bürgersteig gibt, schon jetzt ein gefährlicher Weg, besonders für Kinder. Die Kinder sind gewohnt vor den Parkplätzen der Häuser u.a. ihre ersten Rollerfahrversuche zu unternehmen, dabei kann man nicht ausschließen, das sie auch die Zufahrt befahren. Die Zufahrt ist beidseitig von sehr hohen Hecken eingefasst und deshalb schlecht einzusehen. Dieses hohe Verkehrsrisiko entsteht an der Kloppenheimerstr. nicht, da die Ein- und Ausfahrten an der Durchgangsstr. liegen.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
3. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seit dem 25.05.2020 sind Anwohner des neu zu bebauenden Reiterhofs östlich der Oberlinstraße aufgerufen sich zu dem Bauvorhaben zu äußern.</p> <p>Angesichts der Planung eine der beiden Zufahrten zu einer Tiefgarage über die Oberlinstraße zwischen den Häusern Oberlinstr. 1-11 (einen deutlich erkennbaren, schmalen Weg) als zulässig zu erwägen ist angesichts der örtlichen Gegebenheiten eine Zumutung. Als [REDACTED] kann ich Ihnen bestätigen, dass diese Zufahrt seitens der Oberlinstr. bislang von maximal 15 Autos genutzt, nämlich den Fahrzeugen der Anwohner der Mehrfamilienhäuser der Oberlinstr. 1-11. Hinzu kamen gelegentlich Fahrzeuge der Betreiber des Reiterhofs.</p> <p>Nun beabsichtigt der Ersteller des Bebauungsplans, dass folglich ein Vielfaches an Fahrzeugen zusätzlich durch dieses Nadelöhr hindurchgeleitet wird, obwohl hier kein Platz für eine zweisepurige Verkehrsführung gewährleistet ist? Das kann doch unmöglich ernst gemeint sein???</p> <p>Erstens wird die Oberlinstr. beidseitig beparkt - was sie folglich eh schon verschmälert. Nutzfahrzeuge haben gerade so Platz. Hinzu kommt, dass die Feuerwehr auch noch direkt gegenüber angesiedelt ist. So lässt sich aufgrund der ein- und zwingend (!) ausfahrenden Autos ein Rückstau auf der Oberlinstr. zumindest temporär nicht vermeiden. Da hier an vielen Stellen auch nicht immer Platz für Verkehr und Gegenverkehr gewährleistet ist, empfinde ich als unverantwortlich und auch planungsrechtlich für wenig weitsichtig, eine zweite Zufahrt nicht ebenfalls von der Seite der Kloppenheimer Str. (!) zu planen.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Hier sind zwei Zuwege (seitens der Richtung Kloppenheim/Wolfsfeld bzw. Igstadt/Erbenheim) ausreichend dimensioniert, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu kanalisieren sowie es zu verkraften; in der Oberlinstr. ist das nicht der Fall.</p> <p>Hintergrund weshalb der Bebauungsplan so gewählt wurde, sind mit Sicherheit ausschließlich ökonomische Erwägungen des Bauherren, die nicht nur ausnahmslos zu Lasten der alteingesessenen Anwohner gehen, sondern auch externe Kosten auf die Stadt abwälzen, die sich in Form einer erschwerten Verkehrsführung, höherer Verkehrsdichte in einem reinen Anwohnergebiet usw. ausdrücken.</p> <p>Als letzter Punkt kommt noch hinzu, dass - sollte es mal dazu kommen, dass die aus den 60er Jahren stammenden Häuser der Oberlinstr. 1-11 ersetzt werden sollten (und sei es auch erst in 20-30 Jahren), genau diese Einfahrt die billige Einfahrt zu einer Tiefgarage für diese Adressen darstellen dürfte, was dann aber nicht mehr möglich sein wird.</p> <p>Ich beabsichtige jedenfalls nicht tatenlos zuzusehen, wie die anliegenden Grundstücke entwertet werden, nur um einem Bauträger oder Entwickler bestmöglich entgegenzukommen. Weitere Schritte - inkl. der rechtlichen Überprüfung der Planungsunterlagen behalte ich mir grundsätzlich vor.</p> <p>Ob der Entwickler es sich leisten will im Wege eines Eilverfahrens einen Planungsstopp in Kauf zu nehmen, muss dieser selber entscheiden. Aus Sicht der Stadt gibt es jedoch keine Gründe einer derart kurzfristigen Planung zuzustimmen.</p>	
4. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zu den uns hier vorliegenden Unterlagen zum o. a. Bebauungsplanvorhaben nehmen wir im Rahmen der „frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit“ wie folgt Stellung:</p> <p>Der uns vorliegende Bebauungsplan sieht den Bau von 140 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau und zwei voneinander unabhängige Tiefgaragen vor. Die Anbindung der nördlichen Tiefgarage soll über die Kloppenheimer, die Anbindung der südlichen Tiefgarage über die Oberlinstraße erfolgen. Zur Anbindung der südlichen Tiefgarage über die Oberlinstraße melden wir ganz erhebliche Bedenken an und zwar mit folgender Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die in den Planungsunterlagen aufgeführte Anbindung der südl. Tiefgarage zur Oberlinstraße ist dort als relativ breiter Weg eingezeichnet. Das ist nach unseren Langen Erfahrungen mit diesem Weg nicht zutreffend. 2. Wir [REDACTED] und verfügen über eine Garage mit direktem Zugang zu diesem Weg, der bisher nur als Zufahrt zum Reitstall diente. Der Reitstall selbst hatte vor langer Zeit wegen der schmalen Zufahrt einen erweiterten Zugang zum Reitstall von der Kloppenheimer Straße her eingerichtet. Selbst als der Reitstall noch betrieben wurde, war es schon schwierig und nicht ungefährlich über diesen Weg zur Oberlinstraße zu gelangen. 3. Noch schwieriger und unfallträchtiger war danach die Auffahrt zur stark befahrenen Oberlinstrasse. 4. Besonders unfallträchtig gestaltete sich die Situation dann, wenn von der Oberlinstraße her ein Fahrzeug entgegen kam (bzw. kommt) 5. In einem solchen Fall muß ein Fahrzeug zurückbleiben oder zurückfahren, weil ansonsten die Fahrzeuge nicht aneinander vorbeikommen. 6. Für Bewohner der Häuser 1 und 3 und 5 bis 11, die zu Fuß unterwegs sind waren, ist es immer gefährlich eng, wenn Fahrzeuge (oder Pferde) auf diesem Weg ebenfalls unterwegs waren. 7. Wenn durch den Bau der südl. Tiefgarage und die Anbindung über die Oberlinstraße erfolgt, das Verkehrsaufkommen dort deutlich stärker wird, wird die 	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Unfallgefahr für die Bewohner der Häuser 1, 3, 5 bis 11 mangels Ausweichmöglichkeiten - insbesondere für Rollatoren-Benutzer und Kinderwagen - wesentlich erhöht.</p> <p>8. Infolge des zu erwartenden stärkeren Verkehrsaufkommen aus der Tiefgarage wird darüber hinaus die Einfädelung der Fahrzeuge in den fließenden Verkehr nicht nur erheblich gefährlicher, sondern zu den „Stoßzeiten“ morgens und abends ganz besonders schwierig.</p> <p>Wir bitten daher die Planungsbehörde den Bebauungsplan „Östlich der Oberlinstraße(WI-Bierstadt) noch einmal zu überprüfen. Unter Berücksichtigung der o. a. Kritikpunkte und im Interesse der Bewohner der Häuser 1, 3, 5 - 11 der Oberlinstraße sollte die Anbindung beider Tiefgaragen nicht über die Oberlinstraße, sondern über die Kloppenheimer Straße - wie bereits vom ehem. Reitstall vorbereitet - erfolgen.</p>	
5. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Im Zeitraum vom 25.5.2020 - 8.6.2020 ist der Öffentlichkeit die Gelegenheit gegeben, Stellung zum Bebauungsplan „Östlich der Oberlinstrasse, Ortsbezirk Bierstadt“ zu nehmen.</p> <p>Das möchte ich in meinem Namen und im Namen [REDACTED] der Oberlinstrasse hiermit tun.</p> <p>Der Plan sieht unter anderem vor, die Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstrasse 1-11 auch als Zufahrt zu einer der Tiefgaragen des neuen Gebäudekomplexes zu nutzen. Die Einfahrt ist eng, und für eine stärkere Frequenzierung als die jetzige nicht geeignet. Die zusätzlichen Ein- und Ausfahrten führen zu Rückstau in der Oberlinstrasse, da 2 Autos nicht problemlos aneinander vorbeikommen. Die jetzige Parksituation in der Oberlinstrasse lässt auch nicht</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Ober-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>mehr Autos zu. Es werden mit Sicherheit nicht alle neuen Bewohner einen Tiefgaragenstellplatz nehmen oder sie haben mehr als ein Auto. Hinzu kommen noch Fahrzeuge von Besuchern.</p> <p>Eine sinnvollere Variante wäre, auch die Zufahrt zur 2. Tiefgarage über die Kloppenheimer Straße einzurichten, dort sind viel weniger Anwohner betroffen und es herrscht dort deutlich weniger Autoverkehr.</p> <p>Insgesamt finden wir, für die ohnehin schon angespannte Verkehrssituation in der Oberlinstraße, die außerdem mehrfach täglich von Gelenkbussen der ESWE und den Fahrzeugen der hier ansässigen Feuerwehr befahren wird, sind hier zu viele Wohnungen geplant.</p>	<p>linstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>
6. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach meinem Kenntnisstand sind derzeit zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt zu diesem Projekt geplant.</p> <p>Der jetzige Plan sieht vor eine Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1-11 auch als Zufahrt zu einer der Tiefgaragen des neuen Gebäudekomplexes zu nutzen.</p> <p>Sollte es zu der Entscheidung kommen, diese Einfahrt dort zu bauen, entsteht in diesem Bereich ein höheres Verkehrsaufkommen.</p> <p>Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht. Einmal Abgesehen von der Lärm.- und Geruchsbelastung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11 bei einem Stau ist diese Ein.- Ausfahrt schon jetzt schon eine Gefahrenquelle. Der zusätzliche Verkehr führt auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße, die schon jetzt</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>stellenweise zu schmal ist wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders wenn sich in der Situation Gelenkbusse der ESWE beteiligt sind:</p> <p>Da im Plan ohnehin eine der Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimer Straße geplant ist, wäre es meiner Ansicht wesentlich sinnvoller auch die 2te Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren. Die Kloppenheimer Straße ist weit weniger befahren, es gibt dort keinen Busverkehr. Auch wäre ein eventueller Rückstau mit all seinen Nebenwirkungen ohne größere Probleme eher zu verkraften.</p> <p>Als [REDACTED] bin ich von daher der Meinung von einer Einfahrt seitens der Oberlinstraße abzusehen und die Zufahrten von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren.</p>	<p>auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>
7. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>[REDACTED] Wie Ihnen schon bekannt, möchte ich nochmal an das Grundwasserproblem erinnern. (siehe mein Schreiben vom 24.4.2019)</p>	<p>Durch die geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet dürfen sich keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser ergeben, die für eine mögliche Beeinträchtigung der bestehenden Bausubstanz der angrenzenden Anwohner sorgt. Entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmen sind im Rahmen nachgelagerter Genehmigungsverfahren durch die Projektbeteiligten zu erbringen.</p>
	<p>Der Wirtschaftsweg zwischen [REDACTED] und dem neuen Baugebiet wird im Plan als Rad- und Fußweg ausgewiesen. Momentan werden die Garagen über die Kloppenheimerstr. angefahren. Mein Vorschlag, Einfahrt über die Oberlinstraße, da dort ja schon die Einfahrt der Tiefgarage geplant ist und an der Kloppenheimerstr. ein Poller, der am Durchfahren hindert. Wie sieht es mit einer Beleuchtung aus? Bis jetzt alles ohne Beleuchtung, mit einem Betonklotz als Einfahrtssperre, (Hohes Unfallpotenzial)</p>	<p>Der südliche öffentliche Wirtschaftsweg (Flurstück 322/2, Flur 20, Gemarkung Bierstadt) zwischen der Bestandsbebauung und der neu geplanten Bebauung wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen. Somit werden durch das Bebauungsplanverfahren keine Änderungen oder Festsetzungen bezüglich des bestehenden Zustandes oder der Nutzung</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		ausgelöst. Der Wirtschaftsweg liegt im Verantwortungsbereich des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden.
	Wie ich von Ihnen erfahren habe, soll es ein Fuß- und Radweg entlang der Kloppenheimerstr. geben. Ich gehe davon aus, dass dann auch das Ortschild versetzt wird, damit dort eine Höchstgeschwindigkeit von 50 kmh gefahren wird.	Durch die beabsichtigte Bebauung ist seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geplant, das Ortsschild bis zur nördlichen Grenze der Bebauung zu versetzen. Dadurch wir für das Teilstück die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt.
8. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach meinem Kenntnisstand sind derzeit zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt zu diesem Projekt geplant.</p> <p>Der jetzige Plan sieht vor eine Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1-11 auch als Zufahrt zu einer der Tiefgaragen des neuen Gebäudekomplexes zu nutzen.</p> <p>Sollte es zu der Entscheidung kommen, diese Einfahrt dort zu bauen, entsteht in diesem Bereich ein höheres Verkehrsaufkommen. Dies ist meines Erachtens nach ebenfalls Problematisch, da sich in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße 7 ein Kindergarten befindet, der Parallelstraße der Oberlinstraße. Die Überquerung der Straße wird durch das erhöhte Verkehrsaufkommen für die Kinder viel gefährlicher. Zudem befindet sich kurz vor der Zufahrt zur Oberlinstraße 1-11 eine gefährliche und schwer einsehbare Kreuzung, welche ebenfalls vom Busverkehr der ESWE in die Oberlinstraße genutzt wird. Dadurch kommt es ebenfalls zu einem Rückstau in die Igstadterstraße/Venatorstraße. Dies kann entzerrt werden, wenn die Einfahrt in der Kloppenheimerstraße realisiert wird, da es auf dieser Straße kaum Verkehr gibt und fast der gesamte Verkehr der Kreuzung jetzt schon nur durch die Oberlinstraße führt.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Be-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Die Zufahrt zur Oberlinstraße 1-11 ist aktuell schon eine sehr schwer einsehbare Zufahrt. Diese Gefahrenquelle wird sich verstärken, wenn die Zufahrt noch zusätzlichen PKW Verkehr erhalten soll oder durch den dadurch entstehenden Stau. Davon abgesehen wird dies zu einer Lärm- und Geruchsbelästigung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11. Zusätzlich passieren auch hier Kinder die schmale Straße, um zum einzigen Spielplatz in dieser Straße zu gelangen zwischen der Oberlinstr. 13-19, sodass durch den erhöhten Verkehr eine starke Gefahr für die Kinder und Personen entsteht, welche die Zufahrt überqueren müssen. Der zusätzliche Verkehr wird auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße führen, die schon jetzt stellenweise zu schmal ist wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders wenn in der Situation Gelenkbusse der ESWE beteiligt sind.</p> <p>Da im Plan ohnehin eine der Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimer Straße geplant ist, wäre es meiner Ansicht nach wesentlich sinnvoller auch die 2te Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren. Die Kloppenheimer Straße ist wesentlich weniger befahren, und es gibt dort keinen Busverkehr. Auch wäre ein eventueller Rückstau mit all seinen Nebenwirkungen ohne größere Probleme eher zu verkraften, da die Straße breiter ist und dort keine Autos parken oder Passanten die Straße nicht überqueren.</p> <p>Als [REDACTED] bin ich von daher der Meinung von einer Einfahrt seitens der Oberlinstraße abzusehen und die Zufahrten von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren.</p> <p>Für eventuelle Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.</p>	<p>zug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>
9. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum o.g. Planverfahren bitte ich Folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Derzeit sind zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt geplant. Die Anbindungen für die Tiefgaragen sollen über die Kloppenheimer Straße (nördliche Tiefgarage) und die Oberlinstraße (südliche Tiefgarage) erfolgen.</p> <p>Dabei erscheint mir die Anbindung über die Oberlinstraße alles andere als zweckmäßig. Die schmale Zufahrt wurde vor über 50 Jahren angelegt zur Erschließung der Stellplätze und Garagen der Häuser Oberlinstraße 1-11. Sie ist keineswegs darauf ausgelegt, die Funktion einer von zwei Zu- und Abfahrten eines Gebäudekomplexes von ca. 140 Wohnungen zu übernehmen.</p> <p>Das daraus resultierende stark erhöhte Verkehrsaufkommen würde nicht nur Lärm- und andere Emissionen verursachen und damit die Wohnqualität der Anwohner beeinträchtigen, es würde auch zu gefährlichen Situationen bei der Ausfahrt in die Oberlinstraße führen. Bereits jetzt ist die Ausfahrt schwer einsehbar. Auch Fußgänger und Radfahrer würden bei ständigen Ein- und Ausfahrten erheblich gefährdet. Im Übrigen wird die Verkehrsproblematik in der „Begründung zum Vorentwurf des Bebauungsplans“, Kapitel 6.2.7 (Verkehrsuntersuchung des Büros Heinz + Feier, Wiesbaden) zutreffend beschrieben.</p> <p>Die dargestellten Konflikte ließen sich vermeiden, wenn beide Tiefgaragen über die Kloppenheimer Straße erschlossen würden. Diese Straße ist weniger stark befahren, es gibt dort keinen Bus-Linienverkehr, und die Sicht bei der Ausfahrt wäre unbehindert.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>
10. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach meinem Kenntnisstand sind derzeit zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt zu diesem Projekt geplant.</p> <p>Der jetzige Plan sieht vor eine Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1-11 auch als Zufahrt zu einer der Tiefgaragen des neuen Gebäudekomplexes zu nutzen. Sollte es zu der Entscheidung kommen, diese Einfahrt dort zu bauen, entsteht in diesem Bereich ein höheres Verkehrsaufkommen. Dies ist meines Erachtens nach ebenfalls Problematisch, da sich in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße 7 ein Kindergarten befindet, der Parallelstraße der Oberlinstraße. Die Überquerung der Straße wird durch das erhöhte Verkehrsaufkommen für die Kinder viel gefährlicher. Zudem befindet sich kurz vor der Zufahrt zur Oberlinstraße 1-11 eine gefährliche und schwer einsehbare Kreuzung, welche ebenfalls vom Busverkehr der ESWE in die Oberlinstraße genutzt wird. Dadurch kommt es ebenfalls zu einem Rückstau in die Igstaderstraße/Venatorstraße. Dies kann entzerrt werden, wenn die Einfahrt in der Kloppenheimerstraße realisiert wird, da es auf dieser Straße kaum Verkehr gibt und fast der gesamte Verkehr der Kreuzung jetzt schon nur durch die Oberlinstraße führt.</p> <p>Die Zufahrt zur Oberlinstraße 1-11 ist aktuell schon eine sehr schwer einsehbare Zufahrt. Diese Gefahrenquelle wird sich verstärken, wenn die Zufahrt noch zusätzlichen PKW Verkehr erhalten soll oder durch den dadurch entstehenden Stau. Davon abgesehen wird dies zu einer Lärm- und Geruchsbelästigung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11. Zusätzlich passieren auch hier Kinder die schmale Straße, um zum einzigen Spielplatz in dieser Straße zu gelangen zwischen der Oberlinstr. 13-19, sodass durch den erhöhten Verkehr eine starke Gefahr für die Kinder und Personen entsteht, welche die Zufahrt überqueren müssen. Der zusätzliche Verkehr wird auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße führen, die schon jetzt stellenweise zu schmal ist wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders wenn in der Situation Gelenkbusse der ESWE beteiligt sind. Da im Plan ohnehin eine der Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimer Straße geplant ist, wäre es meiner Ansicht nach wesentlich sinnvoller auch die 2te Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren. Die Kloppenheimer Straße ist wesentlich weniger befahren, und es gibt dort keinen</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Busverkehr. Auch wäre ein eventueller Rückstau mit all seinen Nebenwirkungen ohne größere Probleme eher zu verkraften, da die Straße breiter ist und dort keine Autos parken oder Passanten die Straße nicht überqueren.</p> <p>Als [REDACTED] bin ich von daher der Meinung von einer Einfahrt seitens der Oberlinstraße abzusehen und die Zufahrten von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren.</p>	
11. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als [REDACTED] bedanke ich mich für die Möglichkeit, mich frühzeitig zur Entwurfsplanung äußern zu können.</p> <p>Grundsätzlich stehe ich der Schaffung von Wohnraum im o.g. Gebiet positiv gegenüber. Als [REDACTED] der geplanten Zufahrt zum Neubaugebiet zwischen den Häusern Nr. 3 und 5 weise ich jedoch darauf hin, dass eine Zuwegung in eine der geplanten Tiefgaragen zwischen den Häuser Nr. 3 und Nr. 5 m.E. nicht möglich ist. Zwar wurden Gutachten zu Belastungen von Knotenpunkten offenbar durchgeführt, jedoch wurde hierbei die Sinnhaftigkeit und Machbarkeit einer Tiefgarageneinfahrt an o.g. Stelle scheinbar nicht einbezogen. Es ist m.E. zu beachten, dass durch eine solche Zufahrt ein neuer Knoten entstehen wird! Bereits jetzt ist die Zuwegung zu den Häusern ausgelastet und nicht gleichzeitig in beide Richtungen zu befahren. Zudem ergeben sich durch die heute bereits stark genutzte Oberlinstraße mit Busverkehren sowie die unmittelbar angrenzende Feuerwache 3 bereits häufig Situationen, in denen der Verkehr zum Stillstand kommt (zwei PKW bzw. Busse, LKW können die Straße nicht befahren). Die Einfahrt zu den Häusern der Oberlinstraße 1-11 ist deshalb bereits heute oft blockiert und stellt aus meiner Sicht einen Gefahrenpunkt dar.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Be-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Eine signifikante Erhöhung des Verkehrs durch eine Tiefgaragenzufahrt ist nicht hinnehmbar da hierdurch</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Verkehrsdichte am Punkt der Einfahrt unzumutbar erhöht wird • gefährliche Situationen entstehen können. Es existiert auf dem Teilstück auch keinen dedizierten Fußgängerweg was bereits jetzt kritisch ist. • die Belastung der Anwohner unverhältnismäßig durch zusätzlichen Verkehr erhöht wird • die Werte der Bestandsimmobilien beeinträchtigt werden <p>Ich möchte darauf hinweisen, dass in der Begründung zum Vorentwurf des Bebauungsplanes unter Punkt 6.2 ausdrücklich das sinnvolle Ziel formuliert wird „den Verkehr innerhalb des Wohnquartiers zu minimieren und zu regeln“. Mit der geplanten Zufahrt zu einer der Tiefgaragen über die Oberlinstraße und mitten durch das bereits bestehende Wohngebiet hindurch, würde genau dieses Ziel für bestehende Anwohner im heutigen Wohngebiet offensichtlich nicht zur Geltung gebracht, sondern im Gegenteil, die Belastung auf mich und meine Mitbewohner fokussiert! Das ist in dieser Form nicht akzeptabel. Insbesondere aus diesem Grund bitte ich Sie die Zufahrtsregelung zu überarbeiten. Eine Zufahrt über die bislang quasi unbewohnte „Kloppenheimer Straße“ aus nördlicher Richtung scheint aus meiner Sicht die einzig realisierbare zu sein.</p> <p>Sollten Sie dennoch an der Zufahrt zur Tiefgarage über die Oberlinstraße festhalten behalte ich mir vor, dies rechtlich prüfen zu lassen und ggf. mögliche Schritte dagegen zu unternehmen.</p>	<p>zug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>
12. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Der vorliegende Bebauungsplan sieht vor eine Zufahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1-11 auch als Zufahrt zu einer Tiefgarage des neuen Gebäudekomplexes zu nutzen.</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hinsichtlich des o.g. Bebauungsplans möchten wir folgende Stellungnahme abgeben: Wir sehen die geplante Einfahrt zur Tiefgarage von der Oberlinstr. aus verschiedenen Gründen als sehr problematisch.</p> <ul style="list-style-type: none">• Hierdurch wird es zu erheblich mehr Verkehr kommen. Die Einfahrt ist eng und unübersichtlich, bereits heute kommt es zu Engpässen. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen würde zu einer Zunahme der Gefährdung an dieser Stelle führen, da diese besonders für Kinder nicht einsehbar ist. Der Anteil an Autofahrern die sich nicht an die erforderliche Schrittgeschwindigkeit halten und hiermit die bereits vorliegende kritische Situation verschärfen, wird steigen. Es gibt an dieser Stelle auch keinen Gehweg der diese Situation entschärfen könnte.• Durch die Unübersichtlichkeit an der Einmündung zur Oberlinstr. kommt es bereits heute zu Rückstaus in Richtung unserer Stellplätze und in Richtung Oberlinstr. Die Oberlinstr. ist stellenweise zu eng um 2 Fahrzeuge aneinander vorbeikommen zu lassen. Zusätzlich verläuft hier eine Busstrecke. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens würde diese Situation verschärfen.• Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird es zu einer erheblichen Steigerung des Lärms und der Abgasbelastung kommen.• Dies betrifft vor allem uns mittelbar, da unser [REDACTED] von der Einfahrt getrennt ist. Durch die Steigerung des Lärms und der Abgase wird unsere Gesundheit gefährdet, da die Einfahrt außerdem auch [REDACTED]. Es wird nicht nur zu einer Belastung durch Abgase kommen, sondern durch den zusätzlichen Lärm möglicherweise auch unsere Nachtruhe beeinträchtigt werden. Es bleibt zu erwähnen, dass es in unserer Familie [REDACTED] welche sich durch die geplante Situation verschlechtern würde.	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> Weiterhin wird durch die o.g. Gründe der Wert unserer Immobilie gemindert, da die geplante Einfahrt zur Tiefgarage für evtl. Käufer eine Beeinträchtigung darstellen würde, was einen Kaufpreis reduzieren würde. <p>Aus diesen Gründen wäre es sicher besser die Anbindung beider geplanter Tiefgaragen über die Kloppenheimer Straße zu führen. Es liegt ja bereits eine Planung für eine Zufahrt vor. Die Kloppenheimer Straße ist kaum bebaut, es würden erheblich weniger Anwohner beeinträchtigt. Das Verkehrsaufkommen ist dort auch nicht so hoch wie in der Oberlinstr. und es führt auch keine Busstrecke durch.</p>	
	<p>Zusätzlich stellt sich uns die Frage wie die erwartete Situation am Knoten Igstadter/Kloppenheimer Straße entschärft werden soll. In der vorliegenden Begründung findet sich hier kein zufriedenstellendes Konzept.</p>	<p>Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Die damit verbundenen Verkehrsmengen und Belastungen sind im Gesamtkontext abzuwägen. Die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) zeigt die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte auf. Es zeigte sich, dass alle Knotenpunkte über ausreichende Kapazitäten verfügen, um den Verkehr in der Spitzenstunde am Vormittag abzuwickeln. Dies gilt mit einer Ausnahme auch für die Spitzenstunde am Nachmittag. Der Knoten Igstadter Straße (L 3039) / Erbenheimer Straße / Venatorstraße besitzt bereits aktuell im Bestand am Nachmittag eine hohe Auslastung. Die Untersuchung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung des Knotens ergab, dass nur ein Eingriff in die vorhandene Bausubstanz die Möglichkeit bieten würde, diesen Knoten zu entlasten. Diesbezüglich wird der Belang abgewogen und an der städtebaulichen Planung zum Wohngebiet festgehalten und ist im Hinblick auf die Gesamtsituation aller Belange vertretbar. Zukünftige Mobilitätsverhalten der Bewohner im Hinblick auf die Nutzung des ÖPNV oder Fahrrad können sich noch positiv auf die Verkehrssituation auswirken.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
13. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach meiner Information sind derzeit zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt zu diesem Projekt geplant. Der jetzige Plan sieht vor eine Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1-11 auch als Zufahrt zu einer der Tiefgaragen des neuen Gebäudekomplexes zu nutzen.</p> <p>Wird dort eine Einfahrt/Zufahrt gebaut, entstehen für die Anwohner ernstzunehmende Beeinträchtigungen.</p> <p>Die Zufahrt ist schon jetzt schwer einsehbar, eng und für diese Art von Nutzung weder gedacht noch gemacht. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen belastet die Bewohner der Häuser Oberlinstraße 1-11 mit Abgasen, Feinstaub und nicht unerheblichem Lärm. Ein- und Ausfahrt sind schon jetzt eine Gefahrenquelle, da auch die Fußgänger und Fahrradfahrer diesen schmalen Weg nutzen müssen, der überdies nur sehr schlecht einsehbar ist. Der zusätzliche Verkehr wird m.E. auch zu Rückstau in der Zufahrt und der gesamten Oberlinstraße führen, die schon heute durch parkende Fahrzeuge und die Haltestellen der ESWE viel zu schmal ist und einen störungsfreien Verkehrsfluss nicht zulässt.</p> <p>Da im Plan ohnehin eine der Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimer Straße geplant ist, besteht nach meiner Meinung die Möglichkeit auch die Zufahrt der zweiten Tiefgarage von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren. Diese ist weit weniger befahren, es gibt dort weder Busverkehr noch Parkstreifen. Auch für Fußgänger und Fahrradfahrer scheint mir eine solche Lösung sicherer und sinnvoller.</p> <p>Als [REDACTED] bitte ich dringend von einer Einfahrt seitens der Oberlinstraße abzusehen und die Zufahrten von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>


Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
14. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach der jetzigen Planung sind zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt vorgesehen. Ich äußere hiermit die größten Bedenken bezüglich der von der Oberlinstraße geplanten Zufahrt. Dazu gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Einfahrt ist durch die geringe Breite schlecht einsehbar und ist für die geplante Nutzung überhaupt nicht vorstellbar und geeignet. 2. es wird unvermeidbar Staus geben verbunden mit Lärm- und Geruchsbelästigungen für die Anwohner, dies konterkariert die Bemühungen der Stadt Wiesbaden umweltfreundlicher zu werden. 3. die Oberlinstraße wird, wie bekannt, auch von den ESWE-Bussen benutzt und es kommt bereits jetzt zu Rückstaus. 4. die Wohnqualität wird für die Anwohner der Oberlinstraße 1-11 drastisch sinken verbunden mit einhergehendem Wertverlust. <p>Ich habe Angst um die Gesundheit meiner beiden Enkelkinder ([REDACTED]), [REDACTED], denn die geplante Zufahrt ist ja auch weiterhin für Fußgänger notwendig und das ohne Bürgersteige! (absurde Vorstellung).</p> <p>Ich bitte eindringlich von der geplanten Nutzung dieser Zufahrt abzusehen und nur die Zufahrten von der Kloppenheimer Straße zu realisieren.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
15. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach meinem Kenntnisstand sind derzeit zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt zu diesem Projekt geplant.</p> <p>Der jetzige Plan sieht vor, die Einfahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1-11 auch als Zufahrt zu einer der Tiefgaragen der Wohnanlage „Östlich der Oberlinstraße“- ehemaliger Reiterhof zu nutzen.</p> <p>Sollte es zu der Entscheidung kommen, diese Einfahrt dort zu bauen, entsteht in diesem Bereich ein höheres Verkehrsaufkommen.</p> <p>Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht. Einmal abgesehen von der Lärm.- und Geruchsbelästigung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11. Bei einem Stau ist diese Ein- und Ausfahrt schon jetzt schon eine Gefahrenquelle.</p> <p>Der zusätzliche Verkehr führt auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße, die schon jetzt stellenweise zu schmal ist, wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders dann, wenn in der Situation Gelenkbusse der ESWE beteiligt sind.</p> <p>Zu bedenken ist auch, dass in der Wohnanlagen Oberlinstraße 1-11 ein Vielzahl an schulpflichtigen Kindern wohnen [REDACTED], die den Durchfahrt/-gang zwischen dem Haus 3 und 5 als Fußweg zur Schule nutzen. Sollte es dort, bedingt durch die Tiefgarageneinfahrt zu den Häusern „Ehemaliger Reiterhof“ zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommen, werden alle Kinder einer erhöhten Gefahr ausgesetzt.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Da im Plan ohnehin eine der Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimer Straße geplant ist, wäre es meiner Ansicht wesentlich sinnvoller, auch die zweite Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren. Die Kloppenheimer Straße ist weit weniger befahren, es gibt dort keinen Busverkehr. Auch wäre ein eventueller Rückstau mit all seinen Nebenwirkungen ohne größere Probleme eher zu verkraften.</p> <p>Als [REDACTED] bin ich von daher der Meinung es sollte von einer Einfahrt seitens der Oberlinstraße abgesehen werden und die Zufahrten von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren.</p>	
16. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>In dem Raum vom Dezernat für Stadtentwicklung Bau und Verkehr in dem die Unterlagen (Bebauungsplan Östlich der Oberlinstraße) ausgelegt sind hätte ich erwartet dass eine/ein MitarbeiterIn anwesend ist und die Anregungen und Meinungen persönlich entgegennimmt. Ein Telefon mit daneben liegenden Telefonnummern unter denen keiner erreichbar ist finde ich, auch zur jetzigen Situation, nicht ausreichend. Am 03. Juni 2020 war ich in dem Raum im Dezernat und habe telefonisch niemand erreicht. Auf der Homepage wiesbaden.de ist schriftlich hinterlegt das eine Stellungnahme schriftlich, per E-Mail oder zur Niederschrift abgegeben werden kann.</p> <p>Widerspruch der geplanten Zufahrt für die Tiefgaragen zum Wohngebiet „Östlich der Oberlinstraße“ über die Oberlinstraße.</p> <p>Diese Zufahrt dient zur Zeit als Zufuhr für: Krankentransporte, Krankenwagen, Feuerwehr, Müllabfuhr, Umzugsfahrzeuge, Paket- und Postfahrzeuge, Private Parkplätze und Garagen der Häuser 1-11, Allgemeine Lieferanten,</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zu-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Wenn nun dort eine Zufahrt zu einer Tiefgarage hinzukommt wird der Verkehr deutlich erhöht. Das bedeutet erhöhte Gefahr für Kinder und Fußgänger denn dies ist der einzige Fahr- und Fußweg für Haus 5 und 7 und einer Verschlechterung der Wohnsituation.</p> <p>Weiterhin dient dieser Weg als Fuß- und Fluchtweg für die Häuser Oberlinstraße 5 und 7</p> <p>Die Breite dieses Weges zwischen der Oberlinstraße Nr. 3 und Oberlinstraße Nr. 5 ist für einen Zugang zur geplanten Tiefgarage solchen Verkehr zu eng, gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Eine persönliche Messung ergab 5,3 m in dem Bereich zwischen den Häusern Nr. 3 und 5 (siehe Bild-xx). Dieser Bereich lässt sich auch nicht erweitern wegen vorhandener Bebauung und Straßenbeleuchtung. Die Straßenbeleuchtung steht jetzt schon auf dem Grundstück der Wohngemeinschaft (siehe Bild-yy).</p> <p>Weiterhin ist eine Behinderung durch zu erwartenden häufigen Rückstau des Verkehrs in der Oberlinstraße. Es ist jetzt schon sehr eng in diesem Bereich (Oberlinstraße Nr. 1 bis Oberlinstraße 15). Wenn sich die Stadtbusse und LKW's sehr häufig hier kreuzen muss ein Stadtbus oder LKW an die Seite fahren und das entgegenkommende Fahrzeug vorbei zu lassen. Das beinhaltet eine zusätzliche Lärm und Umweltbelastung die alle Bewohner der Oberlinstraße 1 bis 11 betreffen.</p> <p>In der Nähe der geplanten Tiefgaragenausfahrt ist die Ausfahrt der Berufs- und Freiwilligenfeuerwehr Bierstadt Feuerwache 3 (Oberlinstraße Nr. 4). Durch einen zu erwartenden Rückstau könnte es vorkommen das die Feuerwehr in Ihrem Einsatz behindert wird.</p> <p>Somit widerspreche ich dieser Zufahrt für die geplante Tiefgaragenzufahrt „Östlich der Oberlinstraße“ zu nutzen und bitte Sie die Bebauung zu überprüfen.</p>	<p>wegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p> <p>Die Zuwegung besitzt auch bei der genannten möglichen tatsächlichen Breite von 5,30 m eine ausreichende Breite sowie Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets gemäß den zu erwartenden Verkehren und Nutzungen zu gewährleisten. Die Flurstücksbreite der Zuwegung entspricht wie im Bebauungsplan aufgeführt einer Breite von 6,0 m. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021). Darüber hinaus wird die Zuwegung aktuell auch schon für die Erreichbarkeit der Stellplätze für die Bestandbebauung entlang der Oberlinstraße in Teilen genutzt und Sie dient für die Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten. Die durch das Plangebiet verursachten Verkehre halten sich durch das Baukonzept in Grenzen, da die Erschließung der Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße abgewickelt wird.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	 <p data-bbox="432 1141 515 1173">Bild xx</p> <p data-bbox="806 1141 889 1173">Bild yy</p>	
<p>17.</p> <p>██████████</p>		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Als [REDACTED] habe ich starke Bedenken gegen das geplante Neubaugebiet Oberhalb der Oberlinstraße. Durch die geplante Einfahrt der Tiefgarage über die Privatstraße erhöht sich das eh schon sehr starke Verkehrsaufkommen um ein Vielfaches. Die Privatstraße ist eine sehr enge und unübersichtliche Zufahrt auf die Parkplätze der Liegenschaft Oberlinstr. 1 - 19. Es ist jetzt schon schwierig für Rettungskräfte, insbesondere für große Feuerwehrfahrzeuge, das Gelände zu befahren. Durch Rückstau von Fahrzeugen könnte es dadurch in einer Notfallsituation zu vermeidbaren Verzögerungen und damit zu einem erhöhten Risiko für die Gesundheit oder das Leben von Anwohnern kommen.</p> <p>Ferner wird diese enge Straße durch das Fehlen von Bürgersteigen auch als Fußweg genutzt, die vermeidbaren Risiken ausgesetzt wären. Durch die direkte Nähe der Feuerwache bzw. ab 2021 des Ausbildungszentrums der FF sind wir derzeit sowieso schon durch ein extremes Maß an Lärm belästigt, dieses wird durch die geplante Zufahrt nochmal intensiviert.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>
	<p>Auch ist die Menge von 140 Wohneinheiten und die damit einhergehende hohe Bebauung nicht akzeptabel. So wird z.B. der Spielplatz der Liegenschaft den gesamten Vormittag in Schatten getaucht.</p> <p>Im Sinne der Gesundheit der Anwohner insbesondere der Kinder und älteren Bewohner bitte ich Sie die Bebauungspläne zu überdenken</p>	<p>Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosswohnungsbau. Mit der Schaffung von Wohnraum wird die Landeshauptstadt Wiesbaden auch Ihrer Verantwortung als</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Oberzentrum gemäß dem Regionalplan Südhessen 2010 Rechnung getragen, welches gemäß dem Regierungspräsidium Darmstadt die entsprechenden Dichtewerte für möglich und regionalplanerisch als wünschenswert definiert.</p> <p>Die Aussage bezüglich des Spielplatzes lässt sich nicht validieren. Die beabsichtigten Spielbereiche im Plangebiet bieten gemäß dem Bebauungs- und Freiraumkonzept je nach Tageszeit Sonne und Schatten. Die genaue Verortung und Ausgestaltung der Spielbereiche obliegt dem Grundstückseigentümer, da sich diese auf Privateigentum befinden.</p>
18. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>Guten Tag,</p> <p>wir als [REDACTED] der Oberlinstr stellen uns dagegen, dass die Zufahrt für die Tiefgarage von Oberlinstraße aus realisiert wird. Da auch viele Kinder mit dem Fahrrad auf den Parkplätzen fahren, besteht für die ein zusätzliche Gefahranslage. Auch der eventuelle Ausstoß der Abgase von den Fahrzeugen , werden nicht nur zusätzliche unsere Wohnqualität beeinträchtigt sondern auch die Gesundheit der Mitbewohner in Oberlinstraße 1-11.Daher sollte die einzige Möglichkeit sein, die Zufahrt der Tiefgarage nur über die Kloppenheimer Str zu realisieren.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zu-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		wegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.
19. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir sind [REDACTED] und damit unmittelbar von der beabsichtigten Bebauung 'östlich der Oberlinstraße' betroffen.</p> <p>Mit großem Entsetzen haben wir von der geplanten Veränderung des Bebauungsplanes erfahren. Aus einem im Bebauungsplan als Grünfläche ausgewiesenen Teilbereichs entsteht nun ein Wohnbaugebiet. Die Grünfläche ist/war für einen großen Teil der Bierstädter Bürger Erholungs- und Freizeitgebiet, das nun vernichtet wird. Uns ist bewusst, dass neuer Wohnraum geschaffen werden muss und sich damit Veränderungen ergeben. Der Abriss der Reitsportanlage hat da schon mal Fakten geschaffen, verbunden mit der Sorge, dass auch hier einmal mehr der 'Wiesbadener Filz' eine Rolle spielt.</p>	<p>Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Östlich der Oberlinstraße“ befand sich eine Reitsportanlage, deren Nutzung Ende des Jahres 2018 aufgegeben wurde. Eine Fortnutzung als Reitsportanlage wird nicht weiter verfolgt, sodass die Fläche im Rahmen einer städtebaulichen Wiedernutzbarkeit einer neuen Bebauung zugeführt werden kann. Für die Fläche gilt der Bebauungsplan Bierstadt „1992 / 01 Kloppenheimer Straße“ im Ortsbezirk Bierstadt, welcher am 21.08.1992 in Kraft getreten ist. Aktuell wird dort eine private Grünfläche mit Zweckbestimmung „Reitsportanlage“ ausgewiesen.</p> <p>Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht</p> <p>Durch die Aufgabe der ehemals privat genutzten Reitsportanlage und der beabsichtigten Nachnutzung im Zuge der Innenent-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		wicklung wird dem Argument der beabsichtigten Vernichtung einer Erholungs- und Freizeitfläche für einen großen Teil der Bierstädter Bürger nicht gefolgt.
	<p>Zum Vorentwurf der Bebauung östlich der Oberlinstraße:</p> <p>Zugänge/Zufahrten zum "Quartier" sind von der Oberlinstraße und von der Kloppenheimer Straße geplant. Zu erwarten ist, dass der Zugang von der Kloppenheimer Straße nur von Parkern in der Tiefgarage genutzt wird. Für Fußgänger und Besucher ist dieser Zugang unattraktiv, da auf dieser Seite des "Quartiers" keine Parkmöglichkeiten bestehen und die Kloppenheimer Straße nicht für Fußgänger ausgebaut ist. Die nächste Bushaltestelle ist zu weit entfernt, bzw. befindet sich in der Oberlinstraße.</p> <p>Zu erwarten ist, dass der Zugang zum 'Quartier' im Wesentlichen über die Oberlinstraße erfolgen wird. Der Abzweig von der Oberlinstraße war gedacht als Zugang zu den 42 Wohneinheiten [REDACTED]. Der Abzweig hat entgegen der Planung nur eine Breite von ca. fünf Metern (zwei Kfz. kommen gerade so aneinander vorbei) und verläuft durch zwei Wohnblöcke. Die zu erwartende Belastung durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen ist den Bewohnern der Häuser Oberlinstraße 1-19 nicht zumutbar. Geplant sind die Zufahrt zu einer Tiefgarage, eine Reihe von Besucherparkplätzen und die Einrichtung von mehreren Müllsammelstellen an der rückwärtigen Seite unseres Grundstückes.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p> <p>Darüber hinaus werden die Rahmenbedingungen geschaffen, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplans ein Fuß- und Radweg entlang der Kloppenheimer Straße realisiert werden kann, welcher gegenüber der Straße durch einen Grünstreifen</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		abgetrennt wird. Dieser soll zukünftig entlang der Kloppenheimer Straße durchgängig die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen und somit die Bereiche in Richtung Rostocker Straße/Am Wolfsfeld und Kloppenheim erschließen.
	<p>Stellplätze, Garagen und Müllsammelstellen müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören. Die Lärm-, Immissions- und Geruchsbelästigungen der geplanten Stellplätze, der Zufahrt zur Tiefgarage oder der Müllsammelstellen im (aus unserer Sicht) rückwärtigen Grundstücksbereich führen zu einer Überschreitung der Grenzen des Zumutbaren.</p> <p>Wir verstehen die Interessen des Grundstückseigentümers, bilden aber auf der anderen Seite eine bau- und bodenrechtliche Schicksalsgemeinschaft. Hierbei dürfen die durch die Veränderungen bedingten Belastungen nicht nur auf eine Seite abgewälzt werden. Unser Gebietserhaltungsanspruch hat sicherlich Grenzen, diese werden durch die bestehende Planung aber weit überschritten.</p>	Durch entsprechende Zeichnerische und textliche Festsetzungen im Bebauungsplan (u.a. Einhausung der Abfallsammelanlagen, Einhausung Tiefgaragenzufahrt, Bepflanzung von Bäumen an der westlichen Grenzen des Plangebiets) werden entsprechende gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der angrenzenden Anwohner gewährleistet. Durch die Prognose der Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft und im Planungsgebiet von ITA Ingenieurgesellschaft (Stand August 2021) wurden die Lärmbelastungen für die angrenzenden Anwohner untersucht und lärmindernde Empfehlungen definiert, die in den Planunterlagen berücksichtigt wurden.
20. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Hallo,</p> <p>ich bin nicht unmittelbar von der geplanten Bebauung betroffen wohne aber in der Nähe.</p> <p>Ich halte die Variante einer Einfahrt von der Oberlinstrasse über die beschriebenen Parkplätze nicht für realistisch und sinnvoll. Die dort derzeit vorhandene Einfahrt ist eng, schlecht einsehbar, auf beiden Seiten direkt an der Oberlinstrasse von privaten Gartenflächen eingerahmt. In der Strasse findet regelmäßiger Busverkehr statt. Eine Entzerrung der neuen Verkehrs- und Geräuschsituation können 2 Zufahrten von der Landstraße in Richtung Kloppenheim bringen.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.
21. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>leider ist - auch wegen der 2 Feiertage, die in diese 2 Wochen der Beteiligung gefallen sind - sowie wegen des Umfangs der Unterlagen und der Verweise auf andere Unterlagen (Klimagutachten) nur eine vorläufige Stellungnahme möglich.</p> <p>Die vorläufigen Kritikpunkte sind:</p> <p>Die Zufahrt über die Oberlinstraße</p> <p>Der Plan sieht zwei Einfahrten zu dem Gelände vor, wobei eine Einfahrt zwischen durch die Zufahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1 - 11 erfolgen soll. Die Zufahrt ist hierfür in keiner Weise geeignet, da diese auf das ge-</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Ober-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>ringe Verkehrsaufkommen ausgelegt ist, welches zu den dort vorhandenen vergleichsweise wenigen Parkplätzen entstand. Die Zufahrt dient auch als Zugang und verfügt über keinen Gehweg. Es ist für Kinder und ältere Menschen zu gefährlich, dort hohes Verkehrsaufkommen zu schaffen.</p> <p>Die Zufahrt dort kann auch weder verbreitert werden, noch mit Gehwegen ausgestattet, da sie zu schmal ist. Zudem ist sie wegen der Biegung unübersichtlich.</p> <p>Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht. Einmal Abgesehen von der Lärm- und Geruchsbelästigung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11 bei einem Stau ist diese Ein.- Ausfahrt schon jetzt schon eine Gefahrenquelle.</p> <p>Der zusätzliche Verkehr führt auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße, die schon jetzt stellenweise zu schmal ist wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders kritisch ist es, wenn Gelenkbusse der ESWE beteiligt sind.</p> <p>Zudem ist wenige Meter von der Zufahrt auf der einen Seite die Feuerwehr, auf der anderen Seite ein Kindergarten. Schon jetzt kommt es zu kritischen Situationen, wenn Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr durch die Straße fahren und entgegenkommende Fahrzeuge in Kolonnen fahren und die Haltemöglichkeiten zwischen den zugestellten Parkbuchten nicht genügen, um schnell auszuweichen.</p> <p>Auch ist offensichtlich, dass die Anzahl der Stellplätze für 140 Wohnungen und die Besucher nicht reichen werden bzw. dass Besucher nicht in die Tiefgarage einfahren werden und deshalb im Bereich der Zufahrt rechtswidrig und gefährdend parken werden und so ggf. die Rettungswege auch zu den Häusern Oberlinstraße 1 - 11 blockieren.</p> <p>Die Kloppenheimer Straße, über welche die andere Zufahrt erfolgen soll, ist dagegen auf Grund der bisher beidseitig nicht gegebenen Bebauung erweiterbar, könnte mit einer eigenen Abbiegespur ausgestattet werden und hat den Vorteil, dass bei einer alleinigen Nutzung hierdurch praktisch keine bisherigen Anwohner in Mitleidenschaft gezogen würden, da eben keine Bebauung vorhanden ist.</p>	<p>linstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	Die einzig vorhandene Bebauung in der Kloppenheimer Straße liegt im Kreuzungsbereich der Kloppenheimer Straße zur Oberlinstraße und auch bei einer Anbindung auch über die Oberlinstraße würden diese wenigen Anwohner fast gleich belastet durch Lärm und Abgase wie bei der alleinigen Anbindung über die Kloppenheimer Straße, da die Fahrzeuge auf dem Weg zu beiden Zufahrten den Kreuzungsbereich passieren.	
	<p>Die Bebauungsdicht</p> <p>Die Bebauung weicht in ganz erheblichem Maße von der Bebauung der gesamten Umgebung ab, was die Grundflächenzahl und auch die Geschossflächenzahl betrifft. Es wird der gesamte Charakter der bisher in offener, großzügiger Vorstadtbauweise gestalteten Gebiete gestört. Auch wenn eine gewisse Verdichtung bei neuen Gebieten wünschenswert erscheinen mag, so darf diese nicht in krassem Gegensatz zu der umliegenden gewachsenen Bebauung stehen.</p>	Die im Bebauungsplan festgesetzten Maße für die Grundflächen (GRZ)- und Geschossflächenzahl (GFZ) sind im vertretbaren Maße gegenüber den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach §17 Baunutzungsordnung (BauNVO) festgesetzt worden (GRZ von 0,45 gegenüber 0,4 sowie GFZ von 1,35 gegenüber 1,2). Der Gesetzgeber hat den anwendenden Kommunen die Möglichkeit gegeben, diese Werte im vertretbaren Maße zu erhöhen, verwiesen wird hierzu nochmal darauf, dass es sich um Orientierungswerte handelt und nach §17 BauNVO für ein WA auch keine Überschreitungsgrenzen definiert sind. Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosswohnungsbau.
	<p>Die Gebäudehöhe</p> <p>Die geplanten Gebäude stehen auf einer Fläche, die bis zu 2 Metern über den Standflächen der angrenzenden Bebauung liegt und sollen nach dem Plan bis zu 3 Metern höher werden. Zudem sind keine Gebäude geplant, die nach oben</p>	Die angrenzende Bebauung entlang der Oberlinstraße 1-19, bestehend aus Mehrfamilienhäusern im Geschosswohnungsbau, weist im Durchschnitt III Vollgeschosse + Dachgeschoss (Satteldach) auf. Die neue Bebauung im Plangebiet weist ebenfalls

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>durch ein schmales Satteldach abschließen, sondern Flachdachhäuser mit 3 Vollgeschossen und einem um 25 % verminderten 4. Geschoss. Angesichts der geplanten Gebäudegröße mit bis zu 66 Metern Länge und einer Höhe von 13 Metern findet hier eine erhebliche Einschränkung der Frischluftbewegung statt.</p> <p>Erstaunlicherweise darf der Normalbürger auf der Seite https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/umwelt/natur-landschaft/fachgutachten-stadt-klima.php nicht auf das Fachgutachten Stadtklima zugreifen (Anmeldung mit Passwort erforderlich). Es kann somit - zumindest in der kurzen Zeit für die Stellungnahme nicht geprüft werden, ob an der Stelle eine wichtige Schneise vorliegt.</p> <p>Insgesamt gilt aber ausweislich der genannten Seite:</p> <p>"Die Kessellage Wiesbadens erfordert besondere Strategien, damit zunehmenden Belastungen durch Temperaturerhöhungen und schlechte Luft entgegengewirkt werden kann"</p> <p>Daher scheint es fraglich, ob es zweckmäßig und rechtmäßig ist, eine in Summe 5 Meter höhere Bebauung als bisher und diese in einer Form, dass sie teilweise einen massiven Wall bietet, zuzulassen.</p> <p>Ob das Klimagutachten erstellt wurde, als die Planung noch davon ausging, dass das jetzt 66 Meter lange Gebäude noch geteilt war, was also eine kleine Schneise geschaffen hätte, oder nicht, ergibt sich ebenfalls nicht und wird noch zu prüfen sein.</p>	<p>maximal eine Geschossigkeit von III Vollgeschossen + Staffelgeschoss (Flachdach) auf. Die zulässige und aus städtebaulicher Sicht vertretbar Überschreitung der GRZ und GFZ sowie die Geschossigkeit im Vergleich zu der angrenzenden Bebauung entlang der Oberlinstraße werden nicht als erheblicher Gegensatz gesehen. Dass die Bestandsbebauung entlang der Oberlinstraße eine geringere GRZ und GFZ aufweist, muss nicht als Referenz für das neue Quartier genommen werden, da die rechtlichen Vorgaben nach §17 BauNVO sowie die Zielausrichtungen für ein WA gewahrt werden.</p> <p>Durch das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) wurden sowohl die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung für das Quartier selbst als auch für die angrenzende Bebauung untersucht. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungsachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.</p> <p>Gemäß dem Bebauungsplan wird das nördliche Baufeld mit einer Länge von 66 m angegeben, dies bedeutet aber nicht, dass auch die Bebauung aus einem durchgängigen geschlossenen Gebäuderiegel besteht, vielmehr werden durch die Planzeichnung nur die Baugrenzen definiert. Eine durchgängige geschlossene Bebauung ist alleine schon aus brandschutztechnischen Anforderungen nicht möglich, es bedarf hierzu einer Durchwegung für die Rettungswege. Verwiesen wird hier auf die Brandschutztechnische Stellungnahme von IBC Ingenieurbau-Consult</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>(Stand August 2021) und den Freiflächenplan von Herrchen + Schmitt (Stand August 2021) wo eine entsprechende Durchwegung eingezeichnet ist.</p> <p>Darüber hinaus wird auf Abbildung 30.1 des Klimagutachtens von Ökoplana (Stand Februar 2021) verwiesen, wo bei vorherrschenden Nordwinden selbst bei einem größeren Gebäudedurchlass der klimatische Vorteil sich nur auf einen sehr begrenzten Bereich im Quartier beziehen würde.</p>
	<p>Beeinträchtigung der angrenzenden Bebauung durch Oberflächenwasser</p> <p>Ebenfalls nicht ersichtlich ist, ob bezüglich der Häuser Oberlinstraße 1 - 17 eine ausreichende Prüfung dieser möglichen Beeinträchtigung durch die großflächige Versiegelung des höher gelegenen Baugebietes zu erwarten ist. Durch die fast vollständige Versiegelung ist damit zu rechnen, dass bei Starkregen von der höher gelegenen versiegelten Fläche Wasser in die Keller der weiter unten gelegenen Häuser fließen wird, wenn nicht ausreichende Vorkehrungen zur Abwehr getroffen werden. Diese sind in der Planung nicht erkennbar.</p> <p>Insgesamt wirkt die Planung leider so, als habe ein Bauträger seine Wunschplanung ohne Berücksichtigung der umliegenden Örtlichkeit vorgenommen. Diese Planung berücksichtigt in keiner Weise die Interessen der Anwohner, sondern die Interessen derjenigen, die durch eine maximale und unpassende Ausnutzung der Fläche den maximalen Gewinn erzielen möchten.</p> <p>Eine diesem entgegenwirkenden Bauplanung, die dafür Sorge tragen würde, das gewachsene Ortsbild nicht zu zerstören und die Interessen auch der vorhandenen Anwohner zu schützen, kann der Planung leider nicht entnommen werden.</p>	<p>Gemäß dem Nachtrag zur Starkregenvorsorge von Bullerman & Schneble (Stand August 2021) ist das anfallende Niederschlagsvolumen bei einem Starkregenszenario von T 30 Jahren innerhalb des Plangebiets zurück zu halten. Eine Überleitung in angrenzende Flächen außerhalb des Plangebiets ist anzuschließen. Im Rahmen nachfolgender Erschließungs- und Freianlagenplanungen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die dafür notwendigen Maßnahmen und Infrastrukturen sind innerhalb des Plangebiets zu realisieren.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
22. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird gefolgt Auswirkung auf die Planung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in vorbezeichneter Angelegenheit richten wir uns an Sie [REDACTED] [REDACTED].“</p> <p>[REDACTED]</p> <p>- wird durch den Verbindungsweg zwischen Kloppenheimer Straße und Oberlinstraße erschlossen. Der bislang gültige Bebauungsplan weist eine entsprechende Erschließungsstraße - ausgehend von der Kloppenheimer Straße - aus. Ausweislich des vorgelegten Planes sieht dieser den Verbindungsweg als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ vor.</p> <p>Das Verfahren zur Erstellung des Bebauungsplanes „Östlich der Oberlinstraße“ sieht den Verbindungsweg als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vor, wobei die Begründung zum Vorentwurf auf S. 21 unter Ziffer 7.2 hinsichtlich dieser Teilfläche eine besondere Zweckbestimmung als "Fuß- und Radweg" vorsieht. Im Detail ist dort ausgeführt:</p> <p><i>„Am südlichen Rand des Planungsgebietes wird eine ca. 2,5 m breite öffentliche Verkehrsfläche als Fuß- und Radweg festgesetzt. Damit wird die vorhandene Funktion gesichert und gleichzeitig dient die Verkehrsfläche als Verbindungselement zwischen dem Plangebiet und der südlich angrenzenden Wohnbebauung.“</i></p> <p>Eine entsprechende Festlegung findet sich auch im textlichen Teil der Festsetzungen zu dem Vorentwurf wieder.</p>	<p>Der südliche öffentliche Wirtschaftsweg (Flurstück 322/2, Flur 20, Gemarkung Bierstadt) zwischen der Bestandsbebauung und der neu geplanten Bebauung wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen. Somit werden durch das Bebauungsplanverfahren keine Änderungen oder Festsetzungen bezüglich des bestehenden Zustandes oder der Nutzung ausgelöst. Der Wirtschaftsweg liegt im Verantwortungsbereich des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Bei Umsetzung und Widmung als Fuß- und Radweg wäre die einzige Erschließung [REDACTED] nicht mehr gesichert. Dies steht einer Festsetzung in dem beabsichtigten Umfang entgegen.</p> <p>Der bisherige Bebauungsplan „1992 / 01 Kloppenheimer Straße“ in dem Ortsbezirk Bierstadt weist den vorhandenen Weg von der Kloppenheimer Straße kommend bis [REDACTED] als Erschließung aus. Im Wege der Planung ist mithin sicherzustellen, dass die Erschließung - zumindest über die Kloppenheimer Straße - weiterhin gesichert ist und insoweit die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung neben der Widmung als Fuß- und Radweg auch der Erschließung unseres Grundstückes - gegebenenfalls unter Einräumung eines dinglich zu sichernden Wege- und Fahrrechtes - dient.</p> <p>Gegen eine abweichende Regelung, welche alleine die Zweckbestimmung als Fuß- und Radweg vorsieht, richten wir hiermit vorsorglich unseren <u>Widerspruch</u>.</p> <p>Gerne stehen wir für Rückfragen und Absprachen zur praktischen Umsetzung zur Verfügung.</p> <p>Vorsorglich weisen wir gleichwohl darauf hin, dass eine Nichtbeachtung unserer legitimen Interessen möglicherweise eine Verletzung drittschützender Normen darstellt, weshalb unsere besonderen Belange in diesem Verfahren zu beachten sind.</p>	
23. [REDACTED]		<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für den Reiterhof sieht Ihr Planungskonzept zwei Tiefgaragen mit jeweils einer Zufahrt vor, davon eine über die Einfahrt zu den Parkplätzen und Garagen der Häuser Oberlinstraße 1-11.</p>	<p>Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Sollte es zu einer Entscheidung kommen, diese Einfahrt dort zu bauen, entsteht in diesem Bereich ein zusätzlich höheres Verkehrsaufkommen von weit über 100 täglichen Ein- und Ausfahrten. Dies würde zu vermeidbaren unzumutbaren Belastungen und Gefahren der Wohnungseigentümer und Mieter und ihren Kinder der bestehenden Wohnanlage führen. Es würde auch in keiner Weise dem zu beachtenden Schutz der Bewohner von vorhandenen Gebäuden bei neuen Vorhaben entsprechen, sondern allein den Interessen der Bauherren. Das Bauvorhaben muss deshalb hinsichtlich der Verkehrsplanung mit dem Ziel Zufahrt zu den Tiefgaragen nur über die Kloppenheimer Straße geändert werden.</p> <p>Gründe gegen eine Zufahrt über die Oberlinstraße:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Zufahrt Oberlinstraße ist an der engsten Stelle etwa 5,30 m breit 2. An beiden Seiten befinden sich zur Lärm- und Schmutzabwehr auf den Grundstücksrändern Hecken mit stärkeren Ästen. Bei Ein- und Ausfahrten zu einer maximal nutzbaren Breite von unter 5m führt. 3. Größere Fahrzeuge, SUVs und Vans haben eine Breite von bis zu 2,25 m. Eine gleichzeitige unfallfreie Ein- und Ausfahrt ist deshalb bei normalen Wetter nur schwer möglich, bei Dunkelheit oder starkem Regen so gut wie ausgeschlossen 4. Durch Ein- und Ausfahrten von über 100 Wohnungsparteien sowie insbesondere durch Schüler, Kleinkinder und ältere Menschen wird es zu Problemen kommen. 5. Die Zufahrt ist bereits jetzt schwer einsehbar und für diese Art der Nutzung nicht gedacht und gemacht und bei einem Stau eine erhebliche Gefahrenquelle. Der zusätzliche nicht unerhebliche Pkw-Verkehr dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit auch zu einem Rückstau in der Oberlinstraße führen, die bereits jetzt durch die neue Parkregelung an vielen Stellen für zwei Fahrzeuge zu schmal ist. Besonders kritisch dürfte es werden, wenn große Gelenkbusse, die Feuerwehr, die Müllabfuhr oder andere Lastwagen beteiligt sind. <p>Beim Reiterhof war deshalb bewusst die Ein- und Ausfahrt zur Kloppenheimer Straße vorgesehen und benutzt worden.</p>	<p>über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt.</p> <p>Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>


Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>Da im Plan ohnehin eine der Tiefgaragenzufahrten für die Kloppenheimer Straße geplant ist, wäre es wesentlich sinnvoller, auch die zweite Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus zu realisieren. Die Kloppenheimer Straße ist weit weniger befahren, es gibt dort keinen Busverkehr. Auch wäre ein eventueller Rückstau mit all seinen Nebenwirkungen so gut wie ausgeschlossen. Insbesondere würden dadurch die schützenswerten Belange der Bewohner der Häuser 1-11 gewahrt und nicht auszuschließende Gesundheitsgefahren der Fußgänger, insbesondere der Schüler und der kleinen Kindergartenkinder, an die bis jetzt keiner gedacht zu haben scheint, vermieden. Eigentlich müsste für diese und die älteren Bewohner sogar ein Fußgängerweg eingeplant werden.</p> <p>Wir bitten deshalb im Interesse der betroffenen Bewohner die jetzige Planung zu ändern und zwei Ein- und Ausfahrten von der Kloppenheimer Straße vorzusehen. Dies dürfte auch im Interesse der zukünftigen Bewohner des Bauvorhabens liegen.</p>	
	<p>Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir auf die nachfolgenden Kritikpunkte [REDACTED] - Schreiben vom 08.06.2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> - krasse Abweichung vom bisherigen Ortsbild - erhebliche Einschränkung der Frischluftbewegung durch die Gebäudehöhe von 13m, d.h. 5 m höher als die angrenzende Bebauung - durch fast vollständige Versiegelung bei dem immer häufigeren Starkregen Gefährdung der angrenzenden Gebäude durch Oberflächenwasser <p>Wir teilen diese Bedenken voll und möchten ergänzenden darauf hinweisen, dass unsere Gebäude durch bestehende unterirdische Feuchtgebiete bereits breite Setzrisse haben und durch die massive Bebauung weitere Schäden zu befürchten sind.</p>	<p>Siehe obenstehende Begründung zwecks Umgang der Stellungnahme von [REDACTED]</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	Auch wir haben wie [REDACTED] den Eindruck, dass die Planung nicht den Interessen der betroffenen Bürger, sondern einer maximalen Bebauung und einer maximalen Gewinnerzielung der Bauherren dient, wobei Nachteile und nicht auszuschließende Schäden als Kollateralschäden hinzunehmen wären.	
	Nachrichtlich: Ortbeirat Wiesbaden-Bierstadt Sehr geehrte Damen und Herren, die Planungen des Bauvorhabens Reiterhof Wiesbaden-Bierstadt insbesondere für die Ausfahrten berücksichtigen in keiner Weise die schutzwürdigen Belange der Bewohner der Häuser Oberlinstraße 1-11 und ihrer Kinder. Sie können vielmehr den Eindruck erwecken also ob eine maximale Bebauung mit maximaler Gewinnerzielung hingenommen werden soll. Auch Sie hatten sich bereits mit dieser Problematik befasst. Wir wären deshalb sehr dankbar, wenn Sie uns bei den Entscheidungen über die Tiefgaragenausfahrten bei einer Lösung, die auch unseren Interessen gerecht wird, unterstützen würden.	Siehe obenstehende Begründung hinsichtlich des Umgangs mit den Tiefgaragenzufahrten
24. [REDACTED]		Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt Auswirkung auf die Planung
	Sehr geehrte Damen und Herren Zu dem Bauvorhaben „Bebauung ehemaliger Reiterhof“ nehme ich wie folgt Stellung: Die u.a. im Punkt 3 (auf Seite 7) im vorletzten Absatz beschriebene Anbindung der südlichen Tiefgarage über die Oberlinstraße ist alles andere als handhabbar. Zu der Begründung gibt es nachfolgende Einwände:	Die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen sowie die damit verbundenen Gutachten und Pläne werden dahingehend angepasst, dass die Tiefgarage nur noch über eine Zufahrt von der Kloppenheimer Straße aus erschlossen wird und nicht mehr über die Oberlinstraße. Somit wird es auch nicht zwei voneinander getrennte Tiefgaragen geben und die Tiefgaragenzufahrt von der Oberlinstraße aus entfällt. Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> - Die zwischen den Häusern der Oberlinstraße 3 und 5 verlaufende Straße (im Weiteren als Sonderstraße genannt) zum ehemaligen Reiterhof ist Fußweg und zumindest für die Häuser 1 bis 11 Zugangsweg für die Parkplätze der Anwohner) - Derzeit wird die schmale Verbindungsstraße lediglich von Fahrzeugen der Bewohner der Häuser 1 bis 11 sowie Sonderfahrzeugen (Müllabfuhr, Krankentransporten u.ä.) benutzt. Bereits jetzt ist größtmögliche Vorsicht geboten, da Fußgänger und einzelne Fahrzeuge sich den schmalen Weg teilen. - Jetzt schon können zwei Fahrzeuge nebeneinander den Weg kaum passieren. Dies ist nur mit gegenseitigem Verständnis möglich. - Die Ausfahrt der Sonderstraße in die Oberlinstraße mit Berücksichtigung des Rechts/Linksverkehrs ist nur in Schrittgeschwindigkeit möglich, da die Sicht in die Oberlinstraße stark eingeschränkt ist. Während ein Fahrzeug sich beim „Herausfahren“ befindet, ist es nicht möglich, dass ein anderes Fahrzeug in die Sonderstraße hineinfährt. - Ein Rückstau ist bereits jetzt sehr häufig gegeben, da die Oberlinstraße durch die Einrichtung von Parkbuchten größtenteils einspurig nutzbar ist. - Die Einfahrt in die Sonderstraße ist um Einsicht zu bekommen ebenfalls nur in einem entsprechenden Bogen bei der Einfahrt möglich, da Fußgänger den Weg ebenfalls entlanggehen. Der rückwärtige Verkehr ist gezwungen ebenfalls zu halten, bis in die Sonderstraße hineingefahren werden kann. - Sollte ein Fahrzeug in die Sonderstraße hinfahren wollen und gleichzeitig ein Fahrzeug aus der Sonderstraße herausfahren wollen, bleibt nichts anderes übrig als das einfahrende Fahrzeug die Oberlinstraße komplett blockiert, da diese wie erwähnt an dieser Stelle nur einspurig aufgrund der vorhandenen Parkbuchten zu befahren ist. - Rund 280 zusätzliche Fahrten der Sonderstraße zur Oberlinstraße dürfen zu ein absolutes Chaos führen, da die Fahrten zu den üblichen Stoßzeiten erfolgen dürfte. - Demzufolge sind die unter Punkt 6.2.7 gemachten Verkehrsuntersuchungen als mangelhaft anzusehen, da in keinem Punkt auf die Verkehrsbelastung der Sonderstraße zur Oberlinstraße eingegangen wird. Es wird lediglich auf den höchsten prozentualen Zuwächsen auf die Oberlinstraße eingegangen, die Anbindung der Sonderstraße und deren Problematik fehlt. Ferner wird 	<p>der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>auf eine 14 Jahre alte Abschätzung des Verkehrsaufkommens zitiert, die keinesfalls mehr dem heutigen Stand entsprechen dürfte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Immissionswerte dürften durch den Rückstau entsprechend zunehmen, was den Bewohnern [REDACTED] nicht zuzumuten ist. - Der Lärmschutz der derzeitigen Bewohner [REDACTED] wird zudem in keinster Weise berücksichtigt. Ein entsprechendes Lärmgutachten über den zunehmenden Lärm und entsprechender Schutz der Anwohner fehlt! <p>Lösungsansatz des Problems „Sonderstraße“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch die zweite Tiefgaragenzufahrt sollte von und zur Kloppenheimer Straße erfolgen. - Die Sonderstraße sollte lediglich der derzeitigen Nutzung beibehalten werden und als Rettungsgasse für die Feuerwehr für den neuen und bestehenden Baukomplex dienen. <p>Ich bitte nochmals zu prüfen, ob hier u.a. aufgrund der dargelegten Sachverhalte nicht einer Änderung entsprechend noch Berücksichtigung finden kann.</p>	

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
1. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	Nach dem Freiflächenplan wird der Anstieg des Geländes nach Norden durch Treppen ausgeglichen. Dies führt dazu, dass die Wohnungen wohl gar nicht oder nur bedingt barrierefrei erreichbar sind (höchstens durch die Tiefgarage). Im Hinblick auf den immer höher werdenden Bedarf an altersgerechten Wohnungen sollte dies aus meiner Sicht vermieden werden.	Alle nördlichen Wohnungen sind barrierefrei erreichbar. Gemäß dem Freiflächenplan von Herrchen + Schmitt (Stand August 2021) geht von dem Quartiersplatz aus ein Rampe zu den nördlichen Gebäuden. Darüber hinaus ist im Verfahren das Brandschutzkonzept überarbeitet worden, sodass an der westlichen Grenze des nördlichen Baufelds anstatt einer Treppenanlage eine Rampe geplant wird, die zur Anfahrbarkeit der Feuerwehr dient.
2. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	Wie in den früheren Stellungnahmen und Anmerkungen angesprochen wurde ist die Durchfahrt zwischen der Oberlinstrasse 3 und Oberlinstrasse 5 für ein höheres Verkehrsaufkommen als bisher nicht geeignet. In Ihrem Plan ist die Durchfahrt mit 6,00 Meter breite angegeben, das ist falsch. Denn die nutzbare Breite (ohne Stellkannten und sonstig Randbefestigungen) ist tatsächlich 5,30 Meter am Boden (Bild-xx) und kann nicht verbreitert werden. Ab 20 cm über dem Boden wird die Durchfahrt durch Büsche und Sträucher weiter verengt. Auf Anfrage beim Gärtner wurden die Büsche und Sträucher maximal zurückgeschnitten. Eine Laterne zum Beleuchten des Weges steht schon auf einem Hausgrundstück (Bild-yy). Ein zusätzlicher Verkehr, in welcher Form auch immer, ruft wieder alle Argumente die in den Stellungnahmen von Juni 2020 gemacht wurden hervor. Hiermit erneuere ich den Widerspruch die Durchfahrt von der Oberlinstrasse 3 und Oberlinstrasse 5 mit einem höheren Verkehrsaufkommen als bisher zu belasten. Bitte überprüfen Sie alle Zu- und Abfahrten über die Kloppenheimer Straße, denn dort ist genug Platz um ein gefahrloses Ab- und Zufahren aller Fahrzeuge einzurichten.	Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt auch bei der genannten möglichen tatsächlichen Breite von 5,30 m eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets gemäß den zu erwartenden Verkehren und Nutzungen zu gewährleisten. Die Flurstücksbreite der Zuwegung entspricht wie im Bebauungsplan aufgeführt einer Breite von 6,0 m. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021). Darüber hinaus wird die Zuwegung aktuell auch schon für die Erreichbarkeit der Stellplätze für die Bestandbebauung entlang der Oberlinstraße in Teilen genutzt und Sie dient für die Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten. Die durch das Plangebiet verursachten Verkehre halten sich durch das Baukonzept in Grenzen, da die Erschließung der Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße abgewickelt wird.

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	 <p>Bild xx</p> <p>Bild yy</p>	
3. [REDACTED]	<p>Mitteilung: In den amtlichen Bekanntmachungen im Wiesbadener Kurier vom 17.05.2021, S. 20, ist angegeben, das der Entwurf des Bebauungsplan östlich der Oberlinstraße auf der Seite wiesbaden.de/auslegung einzusehen ist. Dort ist jedoch kein Bebauungsplan zu finden. Ich bitte daher wie in den amtlichen Mitteilungen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung nach §3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aufgrund eines Formfehlers.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	veröffentlicht den Plan im Internet auszulegen und dann die Frist entsprechend zu verlängern.	Durch die die fehlende Möglichkeit sich über www.wiesbaden.de/auslegung die Bebauungsplanunterlagen bis zum Fristende der Auslegung (25.06.21) anzuschauen, wurde ein Formfehler verursacht. Der Verfahrensschritt wurde daher nochmal komplett im Zeitraum vom 22.11. bis 23.12.21 wiederholt. Sowohl Stellungnahmen aus der nicht formell richtigen Öffentlichkeitsbeteiligung als auch der wiederholt durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung werden der Stadtverordnetenversammlungen im Rahmen des Satzungsbeschlusses zur Entscheidung im Hinblick auf den entsprechenden Umgang vorgelegt.
4. [REDACTED]	E-Mail vom 25.05.21 bezüglich Rückfragen zum Entwurf des Bebauungsplans und dem damit verbundenen Planungskonzept	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	Wird die Privatstrasse Einbahnstraße?	Die beiden Privatstraßen werden nicht als Einbahnstraßen geplant. Es muss seitens der Oberlinstraße aus kommend möglich sein, dass die Erschließung der nördlichen Kleingärten ermöglicht wird und umgekehrt. Die im Plangebiet befindliche Privatstraße in West-Ost-Richtung muss sowohl das Ab- und Zufahren der oberirdischen Besucherstellplätze ermöglichen als auch von der Kloppenheimer Straße aus kommend die Tiefgarage. Daher wird diese auch nicht als Einbahnstraße geplant.
	Wird an der Zufahrt von der Oberlinstrasse, also der Straße selbst, meine ich, irgendwas gemacht, verbreitert oder so. Oder bleibt sie wie sie ist. Auch wenn jetzt „nur“ die besucherparkplätze angefahren werden von dort, ist es immer noch uneinsehbar, eng und es gibt Rückstau. Kann man die nicht auch über die Kloppenheimer Straße führen? Das macht doch dann auch keinen Unterschied mehr. Ich befürchte die Bewohner werden unsere Einfahrt als eine Art Schleichweg benutzen. Wie wird das verhindert?	Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus kommend wird in dem Bereich wo Sie noch öffentlich ist nicht verbreitert, da direkt private Grundstücke angrenzen und somit keine Möglichkeiten für eine Verbreiterung bestehen. Der Vorhabenträger verpflichtet sich jedoch die Fahrbahndecke für die Zufahrt zu erneuern. Da die Zufahrt öffentlich verbleibt, obliegt diese dann auch dem Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamtes. Ein Durchgangsverkehr der Bewohner*Innen soll vermieden werden, indem beabsichtigt wird am Quartiersplatz z.B. eine

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Pollerung zu errichten und die Tiefgaragenzufahrt unmittelbar angrenzend an die Kloppenheimer Straße geplant wird. Somit wird auch ermöglicht, dass sich der Verkehr von der Tiefgarage aus kommend rein auf die Kloppenheimer Straße verlagert und nicht mehr teilweise über die Oberlinstraße erschlossen wird. Es wird außerdem für die Bewohner*Innen im Quartier erreicht, dass dieses möglichst frei von Verkehr bleibt. Die Anfahrbarkeit der Besucherstellplätze kann aufgrund der Anzahl und des zu erwartenden Verkehrs über die Oberlinstraße abgewickelt werden; eine Erschließungsfunktion über die Oberlinstraße bestand bereits auch schon vor der geplanten Bebauung. Die Erschließung der Tiefgarage hingegen wird nun über die Kloppenheimer Straße abgewickelt.</p>
	<p>Die Gärten rechts und links von der Einfahrt haben keine Beeinträchtigung? Ist dort irgendwas angedacht? Die sind ja Sondereigentum der Eigentümer.</p>	<p>An der öffentlichen Zufahrt von der Oberlinstraße aus kommend wird bis auf die genannte Fahrbahnerneuerung nichts weiter verändert. Damit werden auch keine Beeinträchtigungen an den anliegenden Gärten ausgelöst. Die Gärten bleiben auch im Privateigentümer der Besitzer*Innen.</p>
	<p>Die Müllabfuhr soll größtenteils doch nur dort einfahren und wenn möglich nicht wieder aus oder? Also so ne Art Rundweg durch das neue Gebiet</p>	<p>Die Privatstraßen sind so von den Breiten her konzipiert worden, dass ein Müllfahrzeug durch das Quartier fahren kann. Es ist auch aufgrund der geplanten Straßen ein Durchfahren der Müllabfuhr zwingend erforderlich, da es keine ausreichenden Wendemöglichkeiten gibt. Mögliche Barrieren am Quartiersplatz zwecks Vermeidung von Durchgangsverkehr sind für die Müllabfuhr dann zugänglich zu machen. Ob die Müllabfuhr allerdings über die Kloppenheimer Straße ins Quartier fährt oder von der Oberlinstraße aus und dann durch das Quartier, obliegt den zuständigen Entsorgungsgetrieben.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
5. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	<p>Grundsätzlich befürworte ich die Absichtsänderung, dass die Zu- und Abfahrten der Tiefgaragen des neuen Gebäudekomplexes nun vollständig über die Klop-penheimer Straße abgewickelt werden sollen.</p> <p>Es bleibt allerdings die Zufahrt zwischen den Häusern Oberlinstraße 3 und 5 für Besucherparkplätze und Entsorgungsfahrzeuge. Je nachdem, wie hoch die Zahl an Besucherparkplätzen ausfällt - die genaue Anzahl ist den Plänen nicht zu entnehmen -, muss gleichwohl mit einem verstärkten Verkehrsaufkommen in der schmalen und schwer einzusehenden Zufahrt gerechnet werden, das eine Gefährdung von Fußgängern und spielenden Kindern darstellt.</p>	<p>In der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans werden maximal 31 oberirdische Stellplätze im Plangebiet festgesetzt. Die Zuwegung der Oberlinstraße dient damit nur noch der Erreichbarkeit der Bestandsparkplätze der Wohnbebauung entlang der Oberlinstraße, der Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten sowie der geplanten maximal 31 oberirdischen Stellplätze im Plangebiet und für die Erschließung von Müllabfuhr, Feuerwehr etc. Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021).</p>
	<p>Das Vorhaben sieht eine massive und sehr verdichtete Bebauung vor: Auf 1,4 ha sollen 140 WE errichtet werden, also 100 WE/ha. Die Bestandsbebauung (Oberlinstr. 1-19) umfasst dagegen nur 60 WE auf 1,04 ha auf, also knapp 58 WE/ha. Damit würde der gesamte Charakter der bisher großzügig und mit ausreichendem Abstandsgrün gestalteten Gebiete gestört. Die Neubebauung bildet einen Gegensatz zu der umliegenden gewachsenen Bebauung. Laut Entwurfsbegründung wird "das Ziel verfolgt, ein Wohnquartier zu entwickeln, welches sich an der vorhandenen Bebauung orientiert" - das sehe ich im Plan nicht verwirklicht.</p>	<p>Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosswohnungsbau. Mit der Schaffung von Wohnraum wird die Landeshauptstadt Wiesbaden auch Ihrer Verantwortung als Oberzentrum gemäß dem Regionalplan Südhessen 2010 Rechnung getragen, welches gemäß dem Regierungspräsidium Darmstadt die entsprechenden Dichtewerte für möglich und regionalplanerisch als wünschenswert definiert.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Auch die geplante Gebäudehöhe (bis 13 m auf ohnehin etwas höherem Bodenniveau als die Bestandsbebauung) ist überdimensioniert. Sie würde die Frischluftzufuhr eingeschränken, und Überwärmungstendenzen in der benachbarten Bebauung wären die Folge. Allein der ursprünglich vorhandene Reitplatz war laut Klimagutachten "klimaökologischer Ausgleichsraum mit der Funktion Kaltluftbildung" - der fällt jetzt weg. Wird das Bauvorhaben realisiert, wird die Wohnqualität der Anwohner insgesamt negativ beeinflusst.</p>	<p>Die angrenzende Bebauung entlang der Oberlinstraße 1-19, bestehend aus Mehrfamilienhäusern im Geschosswohnungsbau, weist im Durchschnitt III Vollgeschosse + Dachgeschoss (Satteldach) auf. Die neue Bebauung im Plangebiet weist ebenfalls maximal eine Geschossigkeit von III Vollgeschossen + Staffelgeschoss (Flachdach) auf.</p> <p>Durch das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) wurden sowohl die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung für das Quartier selbst als auch für die angrenzende Bebauung untersucht. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungsachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.</p>
	<p>Aber warum überhaupt Wohnbebauung? Das Argument "steigende Einwohnerzahlen" ist seit Jahren nicht mehr stichhaltig (Steigerung der Einwohnerzahl 31.12.2017 bis 31.12.2020 laut Amt für Statistik und Stadtforschung: + 613 bzw. + 0,21 % in drei Jahren). Einen Wachstumsdruck und einen hieraus resultierenden Bedarf kann ich nicht erkennen. Für das Gebiet östlich der Oberlinstraße würde sich beispielsweise eine künftige Nutzung des Geländes als Kleingartengelände viel besser eignen und wesentlich eher in das Umfeld einfügen als die projektierten Gebäudekomplexe. Die thermische Situation der Umgebung - Stichwort: Globaler Klimawandel - würde damit auf jeden Fall nachhaltig begünstigt.</p>	<p>Der nur geringfügige Bevölkerungszuwachs der letzten Jahre oder beobachtete Wanderungsverluste sind als Indiz eines mangelnden Angebotes und keineswegs einer mangelnden Nachfrage zu verstehen. Menschen, die in Wiesbaden Wohnraum nachfragen, finden keine ausreichenden Wohnraumangebote bzw. keine für sie bezahlbaren Wohnungen. Ein weiteres Indiz für die Angebotsknappheit sind die seit dem Jahr 2000 um 20% gesunkenen jährlichen innerstädtischen Umzüge (vgl. Wiesbadener Stadtanalysen des Amtes für Statistik und Stadtforschung, „Wohnen in Wiesbaden II: Wohnraumnachfrage“, Januar 2021). Es findet also weniger Binnenwanderung statt, weil das Angebot an Wohnungen, die zu einer ggfls. geänderten Lebenssituation passt, zu gering ist. In Wiesbaden, wie auch in allen anderen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Städten, gibt es Bedarfe an Wohnraum von Menschen, die schon in Wiesbaden wohnen, aber keinen adäquaten Wohnraum zur Verfügung haben: bspw. einen viel zu kleinen Wohnraum für viele Personen, verschobene Haushaltsgründungen junger Menschen, notwendige Umzüge durch Trennung oder Familienzuwachs. Da der Wohnungsmarkt begrenzt ist, gibt es also, neben der Bevölkerungsentwicklung diese sog. Nachholbedarfe, die einen Bedarf an Wohnraum kennzeichnen, der bereits „überfällig“ besteht.</p> <p>Durch die Entwicklung des Plangebiets und die damit verbundene Aufstellung des Bebauungsplans wird ein wichtiger Beitrag zur Deckung des quantitativen und qualitativen Wohnraumbedarfs geleistet, bei dem alleine 30 Wohneinheiten öffentlich gefördert werden und somit bezahlbarer Wohnraum angeboten werden kann.</p>
6. [REDACTED]		<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Keine Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>Das städtebauliche Konzept zum Bebauungsplan weist an der Kloppenheimer Straße einen straßenbegleitenden, kombinierten Geh- und Radweg aus, der in beiden Richtungen benutzbar ist. Dieser Weg entspricht in seiner Ausgestaltung nicht der Vorstellung des Ortsbeirates Bierstadt.</p> <p>Der Ortsbeirat hat mit dem Beschluss Nr.0063 vom 1.11.2018 gefordert: „Der Ortsbeirat erwartet, dass der Geh- und Radweg an der Kloppenheimer Straße mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt wird und somit in gleicher Weise fortgeführt wird, wie er im Bebauungsplan „1992/01 Kloppenheimer Straße“ für den nördlichen Teil der Straße festgesetzt ist ...“. Mit dem Beschluss Nr. 0050 vom 18.06.2020 hat der Ortsbeirat seine Vorstellung zur Gestaltung des Straßenraums nochmals bekräftigt.</p>	<p>Bezüglich des genannten Sachverhalts verweisen wir auf die Beantwortung der Beschlüsse Nr.0063 (November 2018) und Nr.0050 (Juli 2020) des Ortsbeirates Wiesbaden-Bierstadt sowie die per E-Mail beantworteten Anfragen mit Datum 03.12.2020 und 01.02.2021.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Im städtebaulichen Konzept und auch im Entwurf des Bebauungsplans fehlt dieser Grünstreifen.</p> <p>Innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche für die Kloppenheimer Straße ist ein baumbestanderer Grünstreifen, der den Geh- und Radweg von der Fahrbahn abtrennt, aufgrund der Breite der Verkehrsfläche nicht zu realisieren. Diese Lösung ist sowohl aus städtebaulicher Sicht wie auch aus verkehrlicher Sicht unbefriedigend, weil hier die Möglichkeit aufgegeben wird, den Straßenraum auf der gesamten Länge der Straße mit einer straßenbegleitenden Baumreihe zu gestalten und gleichzeitig einen erkennbaren Übergang in die freie Landschaft zu schaffen. Da der nördliche Teil des Weges bereits planungsrechtlich gesichert und zum Teil ausgebaut ist, ist zu befürchten, dass der Straßenraum in zwei Teile zerfällt. Er zerfällt in den oberen Teil, in dem der Geh- und Radweg von der Fahrbahn mit einem baumbestandenem Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist, und in einen unteren Teil, in dem der Weg direkt neben der Fahrbahn geführt wird. Der mögliche, ganzheitliche Charakter des Straßenraums wird damit aufgegeben und kann auch nicht durch die Pflanzgebote für Bäume auf privatem Grund sichergestellt werden, wie sie Entwurf des Bebauungsplans festgesetzt sind. Diese Bäume können nur eine Ergänzung zu einer straßenbegleitenden Baumreihe sein. Für die Nutzerinnen und Nutzer des Geh- und Radweges ist ein Weg, der von der Fahrbahn abgesetzt und von Bäumen beschattet ist, sicherer und attraktiver als ein Weg, der direkt neben der Fahrbahn geführt wird. Dieser Weg könnte dann ein erkennbares Ende am südlichen Ende des Baugebietes finden, wo er auf die Querverbindung zur Oberlinstraße trifft. Diese Querverbindung ist im Entwurf des Bebauungsplans bereits als Fuß- und Radweg ausgewiesen.</p>	
7. [REDACTED]		<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Keine Auswirkung auf die Planung</p>
	Gegen den Entwurf des Bebauungsplanes „östlich der Oberlinstraße“ werden Einwendungen erhoben	Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>1. hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets über die Oberlinstraße sowie</p> <p>2. hinsichtlich des überzogen hoch festgesetzten Maßes der baulichen Nutzung</p> <p>1. Zufahrt über die Oberlinstraße</p> <p>Wegen der erheblichen Bedenken, die gegen eine verkehrliche Erschließung des Plangebiets über die Oberlinstraße bestehen, verweise ich auf meine Stellungnahme vom 8.6.2020, die ich hier im Wesentlichen wiedergebe:</p> <p><i>Der Plan sieht zwei Einfahrten zu dem Gelände vor, wobei eine Einfahrt zwischen durch die Zufahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1 - 11 erfolgen soll. Die Zufahrt ist hierfür in keiner Weise geeignet, da diese auf das geringe Verkehrsaufkommen ausgelegt ist, welches zu den dort vorhandenen vergleichsweise wenigen Parkplätzen entstand. Die Zufahrt dient auch als Zugang für Fußgänger und verfügt über keinen Gehweg. Es ist für Kinder und ältere Menschen zu gefährlich, dort hohes Verkehrsaufkommen zu schaffen</i></p> <p><i>Die Zufahrt dort kann auch weder verbreitert werden, noch mit Gehwegen ausgestattet, da sie zu schmal ist. Zudem ist sie wegen der Biegung unübersichtlich.</i></p> <p><i>Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht. Einmal abgesehen von der Lärm- und Geruchsbelästigung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11 bei regelmäßigem Aufstau von Fahrzeugen in der Einfahrt wäre diese Ein- und Ausfahrt dann für den fließenden Verkehr eine Gefahrenquelle.</i></p> <p><i>Denn bei Begegnungsverkehr in der Einfahrt, bei rechtswidrigem Abstellen von Fahrzeugen etc. führt der Rückstau in der Einfahrt auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße, die schon jetzt stellenweise zu schmal ist wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders kritisch ist es, wenn Busse der ESWE beteiligt sind.</i></p>	<p>Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021). Darüber hinaus wird die Zuwegung aktuell auch schon für die Erreichbarkeit der Stellplätze für die Bestandbebauung entlang der Oberlinstraße in Teilen genutzt und Sie dient für die Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten. Die durch das Plangebiet verursachten Verkehre halten sich durch das Baukonzept in Grenzen, da die Erschließung der Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße abgewickelt wird.</p> <p>Verkehrsbezogene Maßnahmen oder Verbesserungen zur allgemeinen Parkraumsituation entlang der gesamten Oberlinstraße liegen im Verantwortungsbereich des Tiefbauamtes sowie der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Wiesbaden; die Landeshauptstadt Wiesbaden ist auch für ein Einhaltung der Verkehrsordnung sowie mögliche Verstöße bei z.B. widerrechtlichen Parken verantwortlich. Diese Maßnahmen können nicht über den Bebauungsplan geregelt werden. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht. Durch das Planungskonzept und die getroffenen Maßnahmen sowie durchgeführten Gutachten mit entsprechenden Empfehlungen ist die Erschließung des Plangebiets gesichert und ermöglicht innerhalb des Quartiers eine auf das nötigste reduzierte Straßenverkehrsfläche und Verkehrsbelastung. Darüber hinaus sind durch die Anbindungen an die Oberlinstraße und Kloppenheimer Straße die Zuwegungen für die Müllabfuhr, Feuerwehr etc. gesichert und der größte Teil des Verkehrs kann über die Kloppenheimer Straße abgewickelt</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Zudem befindet sich wenige Meter von der Zufahrt entfernt auf der anderen Straßenseite die Feuerwehr und daneben ein Kindergarten. Schon jetzt kommt es zu kritischen Situationen, wenn Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr durch die Straße fahren und entgegenkommende Fahrzeuge in Kolonnen fahren und die Haltemöglichkeiten zwischen den zugestellten Parkbuchten nicht genügen, um schnell auszuweichen.</i></p> <p><i>Auch ist offensichtlich, dass die Anzahl der Stellplätze für 140 Wohnungen und die Besucher nicht reichen werden bzw. dass Besucher nicht in die Tiefgarage einfahren werden und deshalb im Bereich der Zufahrt rechtswidrig und gefährdend parken werden und so ggf. die Rettungswege auch zu den Häusern Oberlinstraße 1 - 11 blockieren. Die Kloppenheimer Straße, über welche die andere Zufahrt erfolgen soll, ist dagegen auf Grund der bisher beidseitig nicht gegebenen Bebauung erweiterbar, könnte mit einer eigenen Abbiegespur ausgestattet werden und hat den Vorteil, dass bei einer alleinigen Nutzung hierdurch praktisch keine bisherigen Anwohner in Mitleidenschaft gezogen würden, da eben keine Bebauung vorhanden ist.</i></p> <p><i>Die einzig vorhandene Bebauung in der Kloppenheimer Straße liegt im Kreuzungsbereich der Kloppenheimer Straße zur Oberlinstraße und auch bei einer Anbindung auch über die Oberlinstraße würden diese wenigen Anwohner fast gleich belastet durch Lärm und Abgase wie bei der alleinigen Anbindung über die Kloppenheimer Straße, da die Fahrzeuge auf dem Weg zu beiden Zufahrten den Kreuzungsbereich passieren.</i></p> <p>An dieser Problematik ändert sich durch die jetzt vorgesehene Einschränkung der Nutzung der Zufahrt nur wenig.</p> <p>Denn durch die zwischenzeitlich vorgesehene, nur noch eingeschränkt zulässige Nutzung der Zufahrt über die Oberlinstraße werden die aufgezeigten Störungen und Gefährdungen, bestenfalls gemindert, nicht jedoch ausgeschlossen. Vor allem aber kann die Beachtung der nur eingeschränkt zulässigen Benutzbarkeit der Zufahrt nicht wirksam kontrolliert und Verstöße können nicht sanktioniert</p>	<p>werden. Dadurch werden auch die Belastungen für die angrenzenden Anwohner entlang der Oberlinstraße reduziert, indem die Zufahrt zur Tiefgarage rein über die Kloppheimer Straße geplant und damit auch den Verkehrsdruck auf die Oberlinstraße und die Zuwegung zum Plangebiet erheblich gemindert wird. Weiterhin wird durch das Erschließungskonzept die Erreichbarkeit der nördlich angrenzenden Kleingärten gewährleistet.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>werden, sodass erfahrungsgemäß mit einer faktisch uneingeschränkten, generellen Nutzung der Zufahrt zu rechnen ist. Die Zufahrtsmöglichkeiten über die Oberlinstraße sollte deshalb höchstens Fahrzeugen der Feuerwehr und der Rettungsdienste vorbehalten werden. Allerdings ist auch hier die Anbindung über die Kloppenheimer Straße zu empfehlen, da diese frei von jeglichen Hindernissen und Verengungen ist. In jedem Fall aber muss vermieden werden, dass Parkplätze, insbesondere Besucherparkplätze, von der Oberlinstraße aus angefahren werden können. Ansonsten werden Besucher, die auf den wenigen Besucherparkplätzen keinen freien Platz finden, erfahrungsgemäß Ihr Fahrzeug so nah wie möglich abstellen, was dann genau zu den geschilderten Gefährdungen führt. Es werden die Bereiche zwischen den Parkbuchten zugeparkt werden, die freibleiben müssen, um ein Ausweichen bei Gegenverkehr zu gewährleisten.</p>	
	<p>2. Maß der baulichen Nutzung</p> <p>Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs zum Maß der baulichen Nutzung - insbesondere zur Höhe der Geschosßflächenzahl - ermöglichen eine bauliche Nutzung, die deutlich über die gesetzlich normierten Obergrenzen hinausgeht und atypisch hoch für ein allgemeines Wohngebiet ist. Während die Obergrenze der Geschosßflächenzahl in § 17 Abs. 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete auf max. 1,2 bestimmt wird, soll nach dem Bebauungsplan mit 1,35 eine deutlich höhere Geschosßflächenzahl gelten. Diese wesentlichen Überschreitungen der Obergrenze kann auch nicht auf die Regelung des § 17 Abs. 2 BauNVO gestützt werden, wonach die in § 17 Abs. 1 BauNVO bestimmten Obergrenzen nur überschritten werden können, wenn städtebauliche Gründe es erfordern (§ 17 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO) und die weiteren Voraussetzungen gemäß Nr. 2 und Nr. 3 der Regelung erfüllt sind. Vorliegend sind schon gewichtige städtebaulichen Gründe im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO nicht dargelegt oder ersichtlich; der insoweit in Betracht zu ziehende städtebaulich beachtliche Aspekt einer verdichteten Bebauung zur Minderung des bisher mit Neubauten verbundenen Flächenverbrauchs kann die wesentliche Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO nicht rechtfertigen, da diese städtebauliche Zielsetzung auch bei Beachtung der Obergrenzen ausreichend und angemessen umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang ist zudem von Bedeutung, dass nach</p>	<p>Die im Bebauungsplan festgesetzten Maße für die Grundflächen (GRZ)- und Geschosßflächenzahl (GFZ) sind im vertretbaren Maße gegenüber den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach §17 Baunutzungsordnung (BauNVO) festgesetzt worden (GRZ von 0,45 gegenüber 0,4 sowie GFZ von 1,35 gegenüber 1,2). Der Gesetzgeber hat den anwenden Kommunen die Möglichkeit gegeben, diese Werte im vertretbaren Maße zu erhöhen, verwiesen wird hierzu nochmal darauf, dass es sich um Orientierungswerte handelt und nach §17 BauNVO für ein WA auch keine Überschreitungsgrenzen definiert sind. Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosßwohnungsbau.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>dem Entwurf des Bebauungsplans die Geschossflächen der Staffelgeschosse ausnahmsweise gemäß § 20 Abs. 3 S. 2 BauNVO nicht mitgerechnet werden (Nr. 2.2 der planungsrechtlichen Festsetzungen) und so eine faktisch weit höhere Überschreitung der Geschossflächenobergrenze kaschiert wird.</p> <p>Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 und zusätzlich die Nichtberücksichtigung der Geschossflächen der Staffelgeschosse ermöglichen eine bauliche Ausnutzung, die in der Intensität im krassen Gegensatz zu der vorhandenen Bebauung in der Oberlinstraße steht, bei der die bezeichneten Obergrenzen nicht einmal annähernd ausgeschöpft werden.</p> <p>Die gegensätzliche Intensität der baulichen Nutzung in den benachbarten Baugebieten wird auch dadurch evident, dass die geplante Bebauung real als eindeutig 4-geschossig und damit höhergeschossig als die vorhandene Bebauung wahrgenommen wird, auch wenn sie rechtlich als 3-geschossig bewertet wird, weil die Staffelgeschosse entsprechend der landesrechtlichen Definition des § 2 Abs. 4 S. 4 HBO nicht als Vollgeschosse gelten. Die rechtliche Bewertung der Staffelgeschosse entbindet jedoch keinesfalls davon, einer vollkommen gegensätzliche und für das angrenzende Baugebiet nicht hinnehmbare Ausnutzung entgegenzuwirken.</p> <p>Der Entwurf des Bauleitplanes lässt somit eine städtebauliche Abstimmung mit dem Gebietscharakter der vorhandenen Bebauung in der Oberlinstraße völlig vermissen. Die Beachtlichkeit der Eigenart der näheren Umgebung nach Art und Maß der baulichen Nutzung ist verbindlicher Zulassungsmaßstab zwar ausdrücklich nur im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BBauG). Die Berücksichtigung der Eigenart der näheren Umgebung ist jedoch über diesen direkten Anwendungsfall hinaus eine generell bedeutsame und beachtliche städtebauliche Richtlinie für die Entwicklung einer organischen Siedlungsstruktur, um evident störende Brüche in der Bebauungsweise zu vermeiden. Ein solcher Bruch läge hier bezüglich der gesamten Bebauung vor.</p> <p>Eine geradezu exorbitante Beeinträchtigung des Ortsbildes und der Siedlungsstruktur würde aber die Realisierung der Errichtung eines überdimensionierten,</p>	<p>Die angrenzende Bebauung entlang der Oberlinstraße 1-19, bestehend aus Mehrfamilienhäusern im Geschosswohnungsbau, weist im Durchschnitt III Vollgeschosse + Dachgeschoss (Satteldach) auf. Die neue Bebauung im Plangebiet weist ebenfalls maximal eine Geschossigkeit von III Vollgeschossen + Staffelgeschoss (Flachdach) auf. Die zulässige und aus städtebaulicher Sicht vertretbar Überschreitung der GRZ und GFZ sowie die Geschossigkeit im Vergleich zu der angrenzenden Bebauung entlang der Oberlinstraße werden nicht als krasser Gegensatz gesehen. Dass die Bestandsbebauung entlang der Oberlinstraße eine geringere GRZ und GFZ aufweist, muss nicht als Referenz für das neue Quartier genommen werden, da die rechtlichen Vorgaben nach §17 BauNVO sowie die Zielausrichtungen für ein WA gewahrt werden.</p> <p>Durch das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) wurden sowohl die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung für das Quartier selbst als auch für die angrenzende Bebauung untersucht. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungsachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.</p> <p>Gemäß dem Bebauungsplan wird das nördliche Baufeld mit einer Länge von 66 m angegeben, dies bedeutet aber nicht, dass auch die Bebauung aus einem durchgängigen geschlossenen Gebäuderiegel besteht, vielmehr werden durch die Planzeich-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>in Ost-West-Richtung verlaufenden Gebäuderiegels gemäß der geplanten Bebauung bewirken.</p> <p>Außer dem städtebaulichen Störeffekt dieser Bebauung ist vor allem ihre klimaschädliche Sperrwirkung von eminenter Bedeutung, da sie eine ausreichende Belüftung des Plangebiets verhindert. Insoweit wird auf die entsprechenden fachlichen Ausführungen im Klimagutachten (Seiten 35, 36) verwiesen. Zur Intensivierung der Belüftung des Plangebiets, die zur Schaffung gesunder Wohnverhältnisse unerlässlich ist (vergleiche § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauGB), muss der Bebauungsplanentwurf entsprechend der im Klimagutachten empfohlenen Planvariante (vergleiche Abbildungen 29.1 bis 31.2) abgeändert werden. Daraus folgt zwingend, dass die für den nördlichen Teilbereich des Plangebiets getroffene Festsetzung der abweichenden Bauweise aufzuheben und für den gesamten Planbereich die offene Bauweise festzusetzen ist. Die nach dem Klimagutachten zu erwartende Sperrwirkung des riesigen Gebäuderiegels hat Auswirkungen nicht nur auf das jetzt geplante Baugebiet, sondern auch auf die bestehenden Gebäude der Umgebung.</p> <p>Die ein Übermaß baulicher Nutzungen ermöglichenden Festsetzungen des Bebauungsplans und die Bestimmung über die abweichende Bauweise werden einer normenkontrollrechtlichen Prüfung nicht standhalten. Sie sollten deshalb im derzeitigen Stadium des Bauleitplanverfahrens korrigiert bzw. aufgehoben werden und das Maß der baulichen Nutzung in strikter Beachtung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO und unter Anrechnung der Geschossflächen der Staffelgeschosse reduziert werden. Ansonsten wird ein späteres Normenkontrollverfahren nicht zu vermeiden sein.</p>	<p>nung nur die Baugrenzen definiert. Eine durchgängige geschlossene Bebauung ist alleine schon aus brandschutztechnischen Anforderungen nicht möglich, es bedarf hierzu einer Durchwegung für die Rettungswege. Verwiesen wird hier auf die Brandschutztechnische Stellungnahme von IBC Ingenieurbau-Consult (Stand August 2021) und den Freiflächenplan von Herrchen + Schmitt (Stand August 2021) wo eine entsprechende Durchwegung eingezeichnet ist.</p> <p>Darüber hinaus wird auf Abbildung 30.1 des Klimagutachtens von Ökoplana (Stand Februar 2021) verwiesen, wo bei vorherrschenden Nordwinden selbst bei einem größeren Gebäudedurchlass der klimatische Vorteil sich nur auf einen sehr begrenzten Bereich im Quartier beziehen würde.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
1. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	Laut Verkehrsgutachten und auch der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer können die Verkehrsadern die durch das Bauvorhaben neu entstehende Belastung nicht auffangen.	Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Die damit verbundenen Verkehrsmengen und Belastungen sind im Gesamtkontext abzuwägen. Die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) zeigt die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte auf. Es zeigte sich, dass alle Knotenpunkte über ausreichende Kapazitäten verfügen, um den Verkehr in der Spitzenstunde am Vormittag abzuwickeln. Dies gilt mit einer Ausnahme auch für die Spitzenstunde am Nachmittag. Der Knoten Igstadter Straße (L 3039) / Erbenheimer Straße / Venatorstraße besitzt bereits aktuell im Bestand am Nachmittag eine hohe Auslastung. Die Untersuchung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung des Knotens ergab, dass nur ein Eingriff in die vorhandene Bausubstanz die Möglichkeit bieten würde, diesen Knoten zu entlasten. Diesbezüglich wird der Belang abgewogen und an der städtebaulichen Planung zum Wohngebiet festgehalten und ist im Hinblick auf die Gesamtsituation aller Belange vertretbar. Zukünftige Mobilitätsverhalten der Bewohner im Hinblick auf die Nutzung des ÖPNV oder Fahrrad können sich noch positiv auf die Verkehrssituation auswirken.
	Ein Ausbau und barrierefreier Umbau des Fußweges zur Haltestelle Am Speiergarten und ein Bikesharing-Platz hat zur Folge das Parkraum in der Oberlinstrasse verloren geht.	Der Bebauungsplan regelt nur Inhalte und trifft Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs. Für diesen Bereich ist eine barrierefreie Erschließung vorgesehen. Dies betrifft neben den im Plan festgesetzten privaten Erschließungsstraßen und Wohnbauflächen auch die öffentliche Zuwegung von der Oberlinstraße aus kommend. Durch den Bebauungsplan werden keine

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Änderungen an den Fußwegen vorgenommen auch wird kein Bikesharing-Platz ausgewiesen wodurch auch keine Parkplätze entlang der Oberlinstraße verloren gehen.
	Eine Zunahme der ÖPNV Nutzung der Linie 24 (Bushaltestelle Am Speiergarten) über den Fußweg links der Häuser Oberlinstrasse 17/19 und die Erweiterung auf Fahrten Samstags und Sonntags hat unmittelbare Beeinträchtigungen [REDACTED] zur Folge.	Der Bebauungsplan regelt nur Inhalte und trifft Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs. Es werden keine Fußwege entlang der Häuser Oberlinstraße 17/19 oder 13/15 geplant. Die Erschließung von der Oberlinstraße aus kommend erfolgt ausschließlich über die öffentliche Zuwegung die im Bebauungsplan eingezeichnet ist. Eine mögliche Erweiterung von ÖPNV-Fahrten liegt nicht im Verantwortungsbereich des Stadtplanungsamtes und wird daher auch nicht über den Bebauungsplan geregelt.
	Auch hat der Kreisverband VCD in seiner Stellungnahme einen Fußweg über das Grundstück unserer Liegenschaft vorgeschlagen. Dieser soll zwischen den Häusern Oberlinstrasse 13/15 und 17/19 verlaufen. Das ist nicht hinnehmbar.	Der Stellungnahme des VCD wird nicht gefolgt. Siehe obenstehende Begründung.
	Laut Stellungnahme des Umweltamtes zum Klimaschutz stellt die Nachverdichtung für uns Anwohner eine Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr und eine Zunahme der Klimaerwärmung dar. Das Gebäude [REDACTED] unterliegt laut Gutachten einer Gefährdung durch Starkregen.	Eine ausreichende Belüftung wird für das Quartier erreicht. Es wird auf das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) verwiesen. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungsachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Gemäß dem Nachtrag zur Starkregenvorsorge von Bullerman & Schneble (Stand August 2021) ist das anfallende Niederschlagsvolumen bei einem Starkregenszenario von T 30 Jahren innerhalb des Plangebiets zurück zu halten. Eine Überleitung in angrenzende Flächen außerhalb des Plangebiets ist auszuschließen. Im Rahmen nachfolgender Erschließungs- und Freianlagenplanungen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die dafür notwendigen Maßnahmen und Infrastrukturen sind innerhalb des Plangebiets zu realisieren.
	Diese große Nachverdichtung zieht für uns als Anwohner eine nicht unerhebliche Wertminderung [REDACTED] nach sich. Die Wohnqualität wird durch zusätzlichen Lärm, Verkehr, Unruhe stark beeinträchtigt. Ich bitte um Berücksichtigung meiner Einwände im weiteren Verfahren.	Durch entsprechende Gutachten sowie die daraus resultierenden Festsetzungen (u.a. Tiefgaragenzufahrt nur von der Kloppeheimer Straße aus, Baumpflanzungen an der westlichen Gebietsgrenze, Einhausung von Abfallsammelanlagen) im Bebauungsplan werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der angrenzenden Bestandsbebauung gewährleistet.
2. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	Laut Verkehrsgutachten und auch der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer können die Verkehrsadern die durch das Bauvorhaben neu entstehende Belastung nicht auffangen.	Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Die damit verbundenen Verkehrsmengen und Belastungen sind im Gesamtkontext abzuwägen. Die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) zeigt die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte auf. Es zeigte sich, dass alle Knotenpunkte über ausreichende Kapazitäten verfügen, um den Verkehr in der Spitzenstunde am Vormittag abzuwickeln. Dies gilt mit einer Ausnahme auch für die Spitzenstunde am Nachmittag. Der Knoten Igstadter Straße (L 3039) / Erbenheimer Straße / Venatorstraße


Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		besitzt bereits aktuell im Bestand am Nachmittag eine hohe Auslastung. Die Untersuchung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung des Knotens ergab, dass nur ein Eingriff in die vorhandene Bausubstanz die Möglichkeit bieten würde, diesen Knoten zu entlasten. Diesbezüglich wird der Belang abgewogen und an der städtebaulichen Planung zum Wohngebiet festgehalten und ist im Hinblick auf die Gesamtsituation aller Belange vertretbar. Zukünftige Mobilitätsverhalten der Bewohner im Hinblick auf die Nutzung des ÖPNV oder Fahrrad können sich noch positiv auf die Verkehrssituation auswirken.
	Ein Ausbau und barrierefreier Umbau des Fußweges zur Haltestelle Am Speiergarten und ein Bikesharing-Platz hat zur Folge das Parkraum in der Oberlinstrasse verloren geht.	Der Bebauungsplan regelt nur Inhalte und trifft Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs. Für diesen Bereich ist eine barrierefreie Erschließung vorgesehen. Dies betrifft neben den im Plan festgesetzten privaten Erschließungsstraßen und Wohnbauflächen auch die öffentliche Zuwegung von der Oberlinstraße aus kommend. Durch den Bebauungsplan werden keine Änderungen an den Fußwegen vorgenommen auch wird kein Bikesharing-Platz ausgewiesen wodurch auch keine Parkplätze entlang der Oberlinstraße verloren gehen.
	Eine Zunahme der ÖPNV Nutzung der Linie 24 (Bushaltestelle Am Speiergarten) über den Fußweg links der Häuser Oberlinstrasse 17/19 und die Erweiterung auf Fahrten Samstags und Sonntags hat unmittelbare Beeinträchtigungen [REDACTED] zur Folge.	Der Bebauungsplan regelt nur Inhalte und trifft Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs. Es werden keine Fußwege entlang der Häuser Oberlinstraße 17/19 oder 13/15 geplant. Die Erschließung von der Oberlinstraße aus kommend erfolgt ausschließlich über die öffentliche Zuwegung die im Bebauungsplan eingezeichnet ist. Eine mögliche Erweiterung von ÖPNV-Fahrten liegt nicht im Verantwortungsbereich des Stadtplanungsamtes und wird daher auch nicht über den Bebauungsplan geregelt.

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	Auch hat der Kreisverband VCD in seiner Stellungnahme einen Fußweg über das Grundstück unserer Liegenschaft vorgeschlagen. Dieser soll zwischen den Häusern Oberlinstrasse 13/15 und 17/19 verlaufen. Das ist nicht hinnehmbar.	Der Stellungnahme des VCD wird nicht gefolgt. Siehe obenstehende Begründung.
	Laut Stellungnahme des Umweltamtes zum Klimaschutz stellt die Nachverdichtung für uns Anwohner eine Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr und eine Zunahme der Klimaerwärmung dar. Das Gebäude [REDACTED] [REDACTED] unterliegt laut Gutachten einer Gefährdung durch Starkregen.	<p>Eine ausreichende Belüftung wird für das Quartier erreicht. Es wird auf das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) verwiesen. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungsachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.</p> <p>Gemäß dem Nachtrag zur Starkregenvorsorge von Bullerman & Schneble (Stand August 2021) ist das anfallende Niederschlagsvolumen bei einem Starkregenszenario von T 30 Jahren innerhalb des Plangebiets zurück zu halten. Eine Überleitung in angrenzende Flächen außerhalb des Plangebiets ist auszuschließen. Im Rahmen nachfolgender Erschließungs- und Freianlagenplanungen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die dafür notwendigen Maßnahmen und Infrastrukturen sind innerhalb des Plangebiets zu realisieren.</p>
	<p>Diese große Nachverdichtung zieht für uns als Anwohner eine nicht unerhebliche Wertminderung [REDACTED] nach sich. Die Wohnqualität wird durch zusätzlichen Lärm, Verkehr, Unruhe stark beeinträchtigt.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung unsere Einwände im weiteren Verfahren.</p>	Durch entsprechende Gutachten sowie die daraus resultierenden Festsetzungen (u.a. Tiefgaragenzufahrt nur von der Kloppeheimer Straße aus, Baumpflanzungen an der westlichen Ge-

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		bietsgrenze, Einhausung von Abfallsammelanlagen) im Bebauungsplan werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der angrenzenden Bestandsbebauung gewährleistet.
3. [REDACTED]		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	<p>1. Bebauungsdichte</p> <p>Die Bebauung weicht in ganz erheblichem Maße von der Bebauung der gesamten Umgebung ab, was die Grundflächenzahl und auch die Geschossflächenzahl betrifft. Es wird der gesamte Charakter der bisher in offener, großzügiger Vorstadtbauweise gestalteten Gebiete gestört. Auch wenn eine gewisse Verdichtung bei neuen Gebieten wünschenswert erscheinen mag, so darf diese nicht in krassem Gegensatz zu der umliegenden gewachsenen Bebauung stehen.</p>	Die im Bebauungsplan festgesetzten Maße für die Grundflächen (GRZ)- und Geschossflächenzahl (GFZ) sind im vertretbaren Maße gegenüber den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach §17 Baunutzungsordnung (BauNVO) festgesetzt worden (GRZ von 0,45 gegenüber 0,4 sowie GFZ von 1,35 gegenüber 1,2). Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosswohnungsbau.
	<p>2. Einschränkung der Frischluftbewegung und Erhöhung der Sommertemperatur durch Gebäudehöhe</p> <p>Die geplanten Gebäude stehen auf einer Fläche, die bis zu 2 Metern über den Standflächen der angrenzenden Bebauung liegt und sollen nach dem Plan bis zu 3 Metern höher werden. Zudem sind Gebäude mit 3 Vollgeschossen und abweichend von dem in Bierstadt üblichen Plan mit einem um 25 % verminderten 4. Geschoss. Angesichts der geplanten Gebäudegröße mit bis zu 66 Metern Länge und einer Höhe von 13 Metern dürfte es hier zu einer drastischen Einschränkung der Frischluftbewegung für die betroffenen Anwohner insbesondere des Kindergartens kommen. Zudem ist zu befürchten, dass sich die Temperatur in den</p>	Durch das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) wurden sowohl die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung für das Quartier selbst als auch für die angrenzende Bebauung untersucht. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungssachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Sommermonaten zusätzlich weiter erhöhen wird und der viel beschworene Umweltschutz auf der Strecke bleibt. Daher scheint es mehr als fraglich zu sein, ob es zweckmäßig und rechtmäßig ist, eine in Summe 5 Meter höhere Bebauung als bisher und diese in einer Form, dass sie teilweise einen massiven Wall bietet, zuzulassen.</p>	<p>die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.</p> <p>Gemäß dem Bebauungsplan wird das nördliche Baufeld mit einer Länge von 66 m angegeben, dies bedeutet aber nicht, dass auch die Bebauung aus einem durchgängigen geschlossenen Gebäuderiegel besteht, vielmehr werden durch die Planzeichnung nur die Baugrenzen definiert. Eine durchgängige geschlossene Bebauung ist alleine schon aus brandschutztechnischen Anforderungen nicht möglich, es bedarf hierzu einer Durchwegung für die Rettungswege. Verwiesen wird hier auf die Brandschutztechnische Stellungnahme von IBC Ingenieurbau-Consult (Stand August 2021) und den Freiflächenplan von Herrchen + Schmitt (Stand August 2021) wo eine entsprechende Durchwegung eingezeichnet ist.</p> <p>Darüber hinaus wird auf Abbildung 30.1 des Klimagutachtens von Ökoplana (Stand Februar 2021) verwiesen, wo bei vorherrschenden Nordwinden selbst bei einem größeren Gebäude-durchlass der klimatische Vorteil sich nur auf einen sehr begrenzten Bereich im Quartier beziehen würde.</p>
	<p>3.Gefahr von Überflutungen durch Oberflächenwasser</p> <p>Bereits in den neunziger Jahren kam es bei Starkregen zu Überschwemmungen im Bereich der Oberlinstraße. Ursächlich war hauptsächlich das vom Reiterhof abströmende Wasser. Der Reiterhof war damals nur zu einem kleinen Teil versiegelt. Durch die fast vollständige Versiegelung des höher gelegenen Baugeländes ist bei Unwettern wie in Rheinland-Pfalz zu befürchten, dass Wasser in die Keller der weiter unten gelegenen Häuser Oberlinstraße 1 bis 15 fließen wird. Die in der Bauplanung getroffenen Vorkehrungen zur Abwehr dürften nämlich bei den in der Zwischenzeit eingetretenen dramatischen Veränderungen mit großer Wahrscheinlichkeit bei weitem nicht ausreichen.</p>	<p>Gemäß dem Nachtrag zur Starkregenvorsorge von Bullerman & Schneble (Stand August 2021) ist das anfallende Niederschlagsvolumen bei einem Starkregenszenario von T 30 Jahren innerhalb des Plangebiets zurück zu halten. Eine Überleitung in angrenzende Flächen außerhalb des Plangebiets ist auszu-schließen. Im Rahmen nachfolgender Erschließungs- und Freianlagenplanungen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die dafür notwendigen Maßnahmen und Infrastrukturen sind innerhalb des Plangebiets zu realisieren.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>4. Zufahrt über die Oberlinstraße</p> <p>Der Plan sieht auch eine Einfahrt zwischen den Häusern Oberlinstraße 3 und 5 vor. Diese Zufahrt ist für Kinder und ältere Menschen zu gefährlich, da sie zu schmal ist und dort kann dort weder verbreitert noch mit Gehwegen ausgestattet werden kann. Zudem ist sie wegen der Biegung unübersichtlich und grundsätzlich schwer einsehbar. Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht.</p>	<p>Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021). Darüber hinaus wird die Zuwegung aktuell auch schon für die Erreichbarkeit der Stellplätze für die Bestandbebauung entlang der Oberlinstraße in Teilen genutzt und Sie dient für die Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten. Die durch das Plangebiet verursachten Verkehre halten sich durch das Baukonzept in Grenzen, da die Erschließung der Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße abgewickelt wird.</p>
	<p>5. Parkplätze</p> <p>Bei nur 140 Stellplätzen für 140 Wohnungen wird die bereits kritische Situation in diesem Bereich von Bierstadt bewusst drastisch verschlechtert. Zudem wird es im laufenden Verkehr mit Sicherheit zu erheblichen vermeidbaren Problemen insbesondere im Busverkehr kommen. Die Bewohner der Häuser Oberlinstraße 1 bis 19 sind deshalb der Auffassung, dass ihre Anliegen berücksichtigt werden müssen und bitten dahingehend um Überprüfung.</p>	<p>Die Ausweisung von 140 Stellplätzen entspricht den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden für den Stadtteil Bierstadt (1 Stellplatz pro Wohneinheit bei Mehrfamilienhäusern). Zusätzlich werden oberirdisch maximal 31 Stellplätze festgesetzt, die für den Besucherverkehr dienen und somit auch den Parkdruck in der Oberlinstraße nicht weiter verschärfen sollen. Zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Quartier die Bushaltestelle „Am Speiergarten“ und innerhalb des Quartiers werden ausreichende Abstellmöglichkeiten geschaffen, um die Fahrradnutzung zu stärken. Darüber hinaus werden die Rahmenbedingungen geschaffen, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplans ein Fuß- und Radweg entlang der Kloppenheimer Straße realisiert werden kann, welcher gegenüber der Straße durch einen Grünstreifen abgetrennt wird. Dieser soll zukünftig entlang der Kloppenheimer Straße durchgängig die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen und somit die Bereiche in Richtung Rostocker Straße/Am Wolfsfeld und Kloppenheim erschließen.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
4. 	Leider haben Sie die berechtigten Kritikpunkte der betroffenen Anwohner auch im zweiten Entwurf des Bebauungsplans nicht berücksichtigt und den Eindruck verstärkt, es wird nach dem Motto entschieden „Gewinnstreben des Bauträgers geht der Gesundheit der Bürger vor“.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Keine Auswirkung auf die Planung
	<p>Kritikpunkte:</p> <p>1. Bebauungsdichte</p> <p>Die Bebauung weicht in ganz erheblichem Maße von der Bebauung der gesamten Umgebung ab, was die Grundflächenzahl und auch die Geschossflächenzahl betrifft. Es wird der gesamte Charakter der bisher in offener, großzügiger Vorstadtbauweise gestalteten Gebiete gestört. Auch wenn eine gewisse Verdichtung bei neuen Gebieten wünschenswert erscheinen mag, so darf diese nicht in krassem Gegensatz zu der umliegenden gewachsenen Bebauung stehen.</p>	Die im Bebauungsplan festgesetzten Maße für die Grundflächen (GRZ)- und Geschossflächenzahl (GFZ) sind im vertretbaren Maße gegenüber den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach §17 Baunutzungsordnung (BauNVO) festgesetzt worden (GRZ von 0,45 gegenüber 0,4 sowie GFZ von 1,35 gegenüber 1,2). Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reit- sportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosswohnungsbau.
	<p>2. Einschränkung der Frischluftbewegung und Erhöhung der Sommertemperatur durch Gebäudehöhe</p> <p>Die geplanten Gebäude stehen auf einer Fläche, die bis zu 2 Metern über den Standflächen der angrenzenden Bebauung liegt und sollen nach dem Plan bis zu 3 Metern höher werden. Zudem sind Gebäude mit 3 Vollgeschossen und abweichend von dem in Bierstadt üblichen Plan mit einem um 25% verminderten 4. Geschoss. Angesichts der geplanten Gebäudegröße mit bis zu 66 Metern Länge und einer Höhe von 13 Metern dürfte es hier zu einer drastischen Einschränkung der Frischluftbewegung für die betroffenen Anwohner insbesondere des Kindergartens kommen. Zudem ist zu befürchten, dass sich die Temperatur in den Sommermonaten zusätzlich weiter erhöhen wird und der viel beschworene</p>	Durch das vorliegende Klimagutachten von Ökoplane (Stand Februar 2021) wurden sowohl die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung für das Quartier selbst als auch für die angrenzende Bebauung untersucht. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasser- durchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Umweltschutz auf der Strecke bleibt. Daher scheint es mehr als fraglich zu sein, ob es zweckmäßig und rechtmäßig ist, eine in Summe 5 Meter höhere Bebauung als bisher und diese in einer Form, dass sie teilweise einen massiven Wall bietet, zuzulassen.</p>	<p>Gemäß dem Bebauungsplan wird das nördliche Baufeld mit einer Länge von 66 m angegeben, dies bedeutet aber nicht, dass auch die Bebauung aus einem durchgängigen geschlossenen Gebäuderiegel besteht, vielmehr werden durch die Planzeichnung nur die Baugrenzen definiert. Eine durchgängige geschlossene Bebauung ist alleine schon aus brandschutztechnischen Anforderungen nicht möglich, es bedarf hierzu einer Durchwegung für die Rettungswege. Verwiesen wird hier auf die Brandschutztechnische Stellungnahme von IBC Ingenieurbau-Consult (Stand August 2021) und den Freiflächenplan von Herrchen + Schmitt (Stand August 2021) wo eine entsprechende Durchwegung eingezeichnet ist.</p> <p>Darüber hinaus wird auf Abbildung 30.1 des Klimagutachtens von Ökoplana (Stand Februar 2021) verwiesen, wo bei vorherrschenden Nordwinden selbst bei einem größeren Gebäude-durchlass der klimatische Vorteil sich nur auf einen sehr begrenzten Bereich im Quartier beziehen würde.</p>
	<p>3. Gefahr von Überflutungen durch Oberflächenwasser</p> <p>Bereits in den neunziger Jahren kam es bei Starkregen zu Überschwemmungen im Bereich der Oberlinstraße. Ursächlich war hauptsächlich das vom Reiterhof abströmende Wasser. Der Reiterhof war damals nur zu einem kleinen Teil versiegelt. Durch die fast vollständige Versiegelung des höher gelegenen Baugeländes ist bei Unwettern wie in Rheinland-Pfalz zu befürchten, dass Wasser in die Keller der weiter unten gelegenen Häuser Oberlinstraße 1 bis 15 fließen wird. Die in der Bauplanung getroffenen Vorkehrungen zur Abwehr dürften nämlich bei den in der Zwischenzeit eingetretenen dramatischen Veränderungen mit großer Wahrscheinlichkeit bei weitem nicht ausreichen.</p> <p>Auch hier wirkt die Planung leider so, als sei eine Wunschplanung eines Bauträgers ohne Berücksichtigung der umliegenden Örtlichkeit vorgenommen und ge-</p>	<p>Gemäß dem Nachtrag zur Starkregenvorsorge von Bullerman & Schneble (Stand August 2021) ist das anfallende Niederschlagsvolumen bei einem Starkregenszenario von T 30 Jahren innerhalb des Plangebiets zurück zu halten. Eine Überleitung in angrenzende Flächen außerhalb des Plangebiets ist auszuschießen. Im Rahmen nachfolgender Erschließungs- und Freianlagenplanungen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die dafür notwendigen Maßnahmen und Infrastrukturen sind innerhalb des Plangebiets zu realisieren.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	billigt worden. Diese Planung berücksichtigt nämlich in keiner Weise die Interessen der Anwohner, sondern die Interessen derjenigen, die durch eine maximale und umfassende Ausnutzung der Fläche einen maximalen Gewinn erzielen möchten. Eine diesem entgegenwirkenden Bauplanung, die dafür Sorge tragen würde, das gewachsene Ortsbild nicht zu zerstören und die Interessen auch der vorhandenen Anwohner zu schützen, kann der Planung leider in keiner Weise entnommen werden.	
	<p>4. Zufahrt über die Oberlinstraße</p> <p>Der Plan sieht auch eine Einfahrt zwischen den Häusern Oberlinstraße 3 und 5 vor. Diese Zufahrt ist für Kinder und ältere Menschen zu gefährlich, da sie zu schmal ist und dort kann dort weder verbreitert noch mit Gehwegen ausgestattet werden kann. Zudem ist sie wegen der Biegung unübersichtlich und grundsätzlich schwer einsehbar. Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht. Diese Ein-/Ausfahrt ist schon jetzt schon eine Gefahrenquelle.</p>	Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021). Darüber hinaus wird die Zuwegung aktuell auch schon für die Erreichbarkeit der Stellplätze für die Bestandbebauung entlang der Oberlinstraße in Teilen genutzt und Sie dient für die Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten. Die durch das Plangebiet verursachten Verkehre halten sich durch das Baukonzept in Grenzen, das die Erschließung der Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße abgewickelt wird.
	<p>5. Parkplätze</p> <p>Überwiegend sind Eigentumswohnungen geplant, die nach gesicherten Erkenntnissen mehr als einen Stellplatz erfordern. Bei nur 140 Stellplätzen für 140 Wohnungen wird die bereits kritische Situation in diesem Bereich von Bierstadt bewusst drastisch verschlechtert. Zudem wird es im laufenden Verkehr mit Sicherheit zu erheblichen vermeidbaren Problemen insbesondere im Busverkehr kommen.</p>	Die Ausweisung von 140 Stellplätzen entspricht den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden für den Stadtteil Bierstadt (1 Stellplatz pro Wohneinheit bei Mehrfamilienhäusern). Zusätzlich werden oberirdisch maximal 31 Stellplätze festgesetzt, die für den Besucherverkehr dienen und somit auch den Parkdruck in der Oberlinstraße nicht weiter verschärfen sollen. Zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Quartier die Bushaltestelle „Am Speiergarten“ und innerhalb des Quartiers werden ausreichende Abstellmöglichkeiten geschaffen, um die

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	Die Bewohner der Häuser Oberlinstraße 1 bis 19 sind deshalb der Auffassung, dass ihre Anliegen berücksichtigt werden müssen und bitten dahingehend um Überprüfung.	Fahrradnutzung zu stärken. Darüber hinaus werden die Rahmenbedingungen geschaffen, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplans ein Fuß- und Radweg entlang der Kloppenheimer Straße realisiert werden kann, welcher gegenüber der Straße durch einen Grünstreifen abgetrennt wird. Dieser soll zukünftig entlang der Kloppenheimer Straße durchgängig die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen und somit die Bereiche in Richtung Rostocker Straße/Am Wolfsfeld und Kloppenheim erschließen.
5. [REDACTED]	<p>Da sich seit der letzten Auslegung nur keine wesentlichen Veränderungen eingetreten sind, werde gegen den Entwurf des Bebauungsplanes „östlich der Oberlinstraße“ weiter Einwendungen erhoben. Die bisherigen Bedenken bleiben bestehen. Zusätzlich sind allerdings zwischenzeitlich neue Bedenken hinzugekommen, so dass ich Ihnen zu Ihrer Erleichterung eine Gesamtdarstellung gebe.</p> <p>Die Bedenken bestehen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets über die Oberlinstraße, 2. hinsichtlich der Auswirkungen auf den Parkraum, 3. hinsichtlich des überzogen hoch festgesetzten Maßes der baulichen Nutzung, 4. und der ungenügenden Absicherung der Umgebung gegen Starkregenschäden. 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Keine Auswirkung auf die Planung</p>
	<p>1. Zufahrt über die Oberlinstraße</p> <p>Wegen der erheblichen Bedenken, die gegen eine verkehrliche Erschließung des Plangebiets über die Oberlinstraße bestehen, verweise ich auf meine Stellungnahme vom 8.6.2020, die ich hier im Wesentlichen wiedergebe:</p> <p><i>Der Plan sieht zwei Einfahrten zu dem Gelände vor, wobei eine Einfahrt zwischen durch die Zufahrt zu den Parkplätzen der Häuser Oberlinstraße 1 - 11 erfolgen soll. Die Zufahrt ist hierfür in keiner Weise geeignet, da diese auf das ge-</i></p>	<p>Die Zufahrt von der Oberlinstraße aus ist eine öffentliche Zuwegung und liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden; Sie hat auch für eine ausreichende Verkehrssicherungspflicht dieser Zuwegung zu sorgen. Sie besitzt eine ausreichende Breite und Beschaffenheit um die Erschließung des Plangebiets zu gewährleisten. Verwiesen wird hier auch auf die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021). Darüber hinaus wird die Zuwegung aktuell auch schon für die Erreichbarkeit der Stellplätze für die Bestandbebauung entlang</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>ringe Verkehrsaufkommen ausgelegt ist, welches zu den dort vorhandenen vergleichsweise wenigen Parkplätzen entstand. Die Zufahrt dient auch als Zugang für Fußgänger und verfügt über keinen Gehweg. Es ist für Kinder und ältere Menschen zu gefährlich, dort hohes Verkehrsaufkommen zu schaffen</i></p> <p><i>Die Zufahrt dort kann auch weder verbreitert werden, noch mit Gehwegen ausgestattet, da sie zu schmal ist. Zudem ist sie wegen der Biegung unübersichtlich.</i></p> <p><i>Die Zufahrt ist grundsätzlich schwer einsehbar und für diese Art von Nutzung nicht gedacht und gemacht. Einmal abgesehen von der Lärm- und Geruchsbelastigung für die Anwohner / Eigentümer der Oberlinstraße 1-11 bei regelmäßigem Aufstau von Fahrzeugen in der Einfahrt wäre diese Ein- und Ausfahrt dann für den fließenden Verkehr eine Gefahrenquelle.</i></p> <p><i>Denn bei Begegnungsverkehr in der Einfahrt, bei rechtswidrigem Abstellen von Fahrzeugen etc. führt der Rückstau in der Einfahrt auch zu Rückstau in der gesamten Oberlinstraße, die schon jetzt stellenweise zu schmal ist wenn sich 2 Fahrzeuge direkt begegnen. Besonders kritisch ist es, wenn Busse der ESWE beteiligt sind.</i></p> <p><i>Zudem befindet sich wenige Meter von der Zufahrt entfernt auf der anderen Straßenseite die Feuerwehr und daneben ein Kindergarten. Schon jetzt kommt es zu kritischen Situationen, wenn Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr durch die Straße fahren und entgegenkommende Fahrzeuge in Kolonnen fahren und die Haltemöglichkeiten zwischen den zugestellten Parkbuchten nicht genügen, um schnell auszuweichen.</i></p> <p><i>Auch ist offensichtlich, dass die Anzahl der Stellplätze für 140 Wohnungen und die Besucher nicht reichen werden bzw. dass Besucher nicht in die Tiefgarage einfahren werden und deshalb im Bereich der Zufahrt rechtswidrig und gefährdend parken werden und so ggf. die Rettungswege auch zu den Häusern Oberlinstraße 1 - 11 blockieren.</i></p> <p><i>Die Kloppenheimer Straße, über welche die andere Zufahrt erfolgen soll, ist dagegen auf Grund der bisher beidseitig nicht gegebenen Bebauung erweiterbar,</i></p>	<p>der Oberlinstraße in Teilen genutzt und Sie dient für die Erreichbarkeit der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Kleingärten. Die durch das Plangebiet verursachten Verkehre halten sich durch das Bebauungskonzept in Grenzen, da die Erschließung der Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße abgewickelt wird.</p> <p>Verkehrsbezogene Maßnahmen oder Verbesserungen zur allgemeinen Parkraum- und Verkehrssituation entlang der gesamten Oberlinstraße liegen im Verantwortungsbereich des Tiefbauamtes sowie der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Wiesbaden; die Landeshauptstadt Wiesbaden ist auch für ein Einhaltung der Verkehrsordnung sowie mögliche Verstöße bei z.B. widerrechtlichen Parken verantwortlich. Diese Maßnahmen können nicht über den Bebauungsplan geregelt werden. Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Anbindung und verkehrliche Situation wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und durch die Verkehrsuntersuchung von Heinz + Feier (Stand April 2021) untersucht. Durch das Planungskonzept und die getroffenen Maßnahmen sowie durchgeführten Gutachten mit entsprechenden Empfehlungen ist die Erschließung des Plangebiets gesichert und ermöglicht innerhalb des Quartiers eine auf das nötigste reduzierte Straßenverkehrsfläche und Verkehrsbelastung. Darüber hinaus sind durch die Anbindungen an die Oberlinstraße und Kloppenheimer Straße die Zuwegungen für die Müllabfuhr, Feuerwehr etc. gesichert und der größte Teil des Verkehrs kann über die Kloppenheimer Straße abgewickelt werden. Dadurch werden auch die Belastungen für die angrenzenden Anwohner entlang der Oberlinstraße reduziert, indem die Zufahrt zur Tiefgarage rein über die Kloppenheimer Straße geplant und damit auch den Verkehrsdruck auf die Oberlinstraße und die Zuwegung zum Plangebiet erheblich gemindert wird. Weiterhin wird durch das Erschließungskonzept die Erreichbarkeit der nördlich angrenzenden Kleingärten gewährleistet.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>könnte mit einer eigenen Abbiegespur ausgestattet werden und hat den Vorteil, dass bei einer alleinigen Nutzung hierdurch praktisch keine bisherigen Anwohner in Mitleidenschaft gezogen würden, da eben keine Bebauung vorhanden ist.</i></p> <p><i>Die einzig vorhandene Bebauung in der Kloppenheimer Straße liegt im Kreuzungsbereich der Kloppenheimer Straße zur Oberlinstraße und auch bei einer Anbindung auch über die Oberlinstraße würden diese wenigen Anwohner fast gleich belastet durch Lärm und Abgase wie bei der alleinigen Anbindung über die Kloppenheimer Straße, da die Fahrzeuge auf dem Weg zu beiden Zufahrten den Kreuzungsbereich passieren.</i></p> <p>An dieser Problematik ändert sich durch die jetzt vorgesehene Einschränkung der Nutzung der Zufahrt nur wenig.</p> <p>Denn durch die zwischenzeitlich vorgesehene, nur noch eingeschränkt zulässige Nutzung der Zufahrt über die Oberlinstraße werden die aufgezeigten Störungen und Gefährdungen, bestenfalls gemindert, nicht jedoch ausgeschlossen. Vor allem aber kann die Beachtung der nur eingeschränkt zulässigen Benutzbarkeit der Zufahrt nicht wirksam kontrolliert und Verstöße können nicht sanktioniert werden, sodass erfahrungsgemäß mit einer faktisch uneingeschränkten, generellen Nutzung der Zufahrt zu rechnen ist. Die Zufahrtsmöglichkeiten über die Oberlinstraße sollte deshalb höchstens Fahrzeugen der Feuerwehr und der Rettungsdienste vorbehalten werden. Allerdings ist auch hier die Anbindung über die Kloppenheimer Straße zu empfehlen, da diese frei von jeglichen Hindernissen und Verengungen ist. In jedem Fall aber muss vermieden werden, dass Parkplätze, insbesondere Besucherparkplätze, von der Oberlinstraße aus angefahren werden können. Ansonsten werden Besucher, die auf den wenigen Besucherparkplätzen keinen freien Platz finden, erfahrungsgemäß Ihr Fahrzeug so nah wie möglich abstellen, was dann genau zu den geschilderten Gefährdungen führt. Es werden die Bereiche zwischen den Parkbuchten zugeparkt werden, die freibleiben müssen, um ein Ausweichen bei Gegenverkehr zu gewährleisten.</p>	
	2. Auswirkungen auf Parkraum	Die Ausweisung von 140 Stellplätzen entspricht den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden für den

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Durch den geplanten Neubau von über 140 Wohneinheiten und der jetzt vorgesehenen Anzahl von Stellplätzen ist es geradezu unausweichlich, dass künftig außerhalb des Plangebietes zur Abendzeit etwa weitere 100 bis 150 Pkw, für die kein Stellplatz eingeplant ist, einen Stellplatz in der Umgebung suchen werden. Denn die Wohnungen, die hier entstehen, sind vom Preis und der Größe in einer Kategorie, in der jeder Haushalt im Schnitt mindestens 2 Pkw besitzt. Der neuerliche Trend zum Elektroauto für die Stadt und zum Verbrenner für weitere Strecken wird gerade in der Rubrik der Käufer und Mieter von Wohnungen wie den hier geplanten, zunehmen.</p> <p>Da östlich der Kloppenheimer Straße keinerlei Straßen vorhanden sind, wird vor allem in der Oberlinstraße, der Dietrich-Bonhöffer-Str. und am Speiergarten versucht werden, die Pkw zu parken. Hier stehen momentan an normalen Abenden etwa 5-10 freie Parkplätze zur Verfügung. Bei Veranstaltungen in der Turnhalle am Speiergarten (außerhalb der Pandemie) dagegen wurden schon in der Vergangenheit mangels regulärer Parkplätze die frei zu haltenden Ausweibuchten und Straßenkreuzungen zugestellt. Dies gilt auch bei gutem Wetter, wenn in dem Restaurant am Speiergarten viele Außenplätze besetzt sind.</p> <p>In diesen Situationen haben schon in der Vergangenheit gelegentlich einzelne Pkw entweder die Zufahrten zu den Parkplätzen zwischen den Häusern der Oberlinstraße 13 und 17 so zugestellt, dass ein gefahrloses Ein- und Ausfahren nicht möglich war, zum Teil wurden die Pkw auch bewusst rechtswidrig auf den Privatparkplätzen der Anwohner abgestellt, da bekannt ist, dass jeder Anwohner, der abschleppen lässt, dafür in Vorlage treten muss.</p> <p>Es ist offensichtlich, dass die vorhandenen Parkplätze nicht ausreichen, um den zusätzlichen Bedarf zu decken und dass - abgesehen von der oben bereits dargestellten Gefährdung durch falsch parkende Pkw - die jetzige Planung zu erheblichen Beeinträchtigungen der bisherigen Anlieger führen wird.</p>	<p>Stadtteil Bierstadt (1 Stellplatz pro Wohneinheit bei Mehrfamilienhäusern). Zusätzlich werden oberirdisch maximal 31 Stellplätze festgesetzt, die für den Besucherverkehr dienen und somit auch den Parkdruck in der Oberlinstraße nicht weiter verschärfen sollen. Zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Quartier die Bushaltestelle „Am Speiergarten“ und innerhalb des Quartiers werden ausreichende Abstellmöglichkeiten geschaffen, um die Fahrradnutzung zu stärken. Darüber hinaus werden die Rahmenbedingungen geschaffen, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplans ein Fuß- und Radweg entlang der Kloppenheimer Straße realisiert werden kann, welcher gegenüber der Straße durch einen Grünstreifen abgetrennt wird. Dieser soll zukünftig entlang der Kloppenheimer Straße durchgängig die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen und somit die Bereiche in Richtung Rostocker Straße/Am Wolfsfeld und Kloppenheim erschließen.</p> <p>Auf die Zuständigkeit in Bezug auf den öffentlichen Straßenraum oder wiederrechtliches Parken wird wie obenstehend verwiesen. Dass durch das Plangebiet ein erheblicher Mehrbedarf an Parkplätzen in den umgrenzenden Straßen benötigt wird, der nicht durch die festgesetzte Parkplätze (Tiefgarage + oberirdische Stellplätze) gedeckt werden kann, kann aufgrund der getroffenen Maßnahmen nicht gesehen werden.</p>
	<p>3. Maß der baulichen Nutzung</p> <p>Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs zum Maß der baulichen Nutzung - insbesondere zur Höhe der Geschosflächenzahl - ermöglichen</p>	<p>Die im Bebauungsplan festgesetzten Maße für die Grundflächen (GRZ)- und Geschosflächenzahl (GFZ) sind im vertretbaren Maße gegenüber den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach §17 Baunutzungsordnung (BauNVO)</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>eine bauliche Nutzung, die deutlich über die gesetzlich normierten Obergrenzen hinausgeht und atypisch hoch für ein allgemeines Wohngebiet ist. Während die Obergrenze der Geschoßflächenzahl in § 17 Abs. 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete auf max. 1,2 bestimmt wird, soll nach dem Bebauungsplan mit 1,35 eine deutlich höhere Geschoßflächenzahl gelten. Diese wesentlichen Überschreitungen der Obergrenze kann auch nicht auf die Regelung des § 17 Abs. 2 BauNVO gestützt werden, wonach die in § 17 Abs. 1 BauNVO bestimmten Obergrenzen nur überschritten werden können, wenn städtebauliche Gründe es erfordern (§ 17 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO) und die weiteren Voraussetzungen gemäß Nr. 2 und Nr. 3 der Regelung erfüllt sind.</p> <p>Vorliegend sind schon gewichtige städtebaulichen Gründe im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO nicht dargelegt oder ersichtlich; der insoweit in Betracht zu ziehende städtebaulich beachtliche Aspekt einer verdichteten Bebauung zur Minderung des bisher mit Neubauten verbundenen Flächenverbrauchs kann die wesentliche Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO nicht rechtfertigen, da diese städtebauliche Zielsetzung auch bei Beachtung der Obergrenzen ausreichend und angemessen umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang ist zudem von Bedeutung, dass nach dem Entwurf des Bebauungsplans die Geschossflächen der Staffelgeschosse ausnahmsweise gemäß § 20 Abs. 3 S. 2 BauNVO nicht mitgerechnet werden (Nr. 2.2 der planungsrechtlichen Festsetzungen) und so eine faktisch weit höhere Überschreitung der Geschossflächenobergrenze kaschiert wird.</p> <p>Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 und zusätzlich die Nichtberücksichtigung der Geschossflächen der Staffelgeschosse ermöglichen eine bauliche Ausnutzung, die in der Intensität im krassen Gegensatz zu der vorhandenen Bebauung in der Oberlinstraße steht, bei der die bezeichneten Obergrenzen nicht einmal annähernd ausgeschöpft werden.</p> <p>Die gegensätzliche Intensität der baulichen Nutzung in den benachbarten Baugebieten wird auch dadurch evident, dass die geplante Bebauung real als eindeutig 4-geschossig und damit höhergeschossig als die vorhandene Bebauung wahrgenommen wird, auch wenn sie rechtlich als 3-geschossig bewertet wird, weil die Staffelgeschosse entsprechend der landesrechtlichen Definition des § 2</p>	<p>festgesetzt worden (GRZ von 0,45 gegenüber 0,4 sowie GFZ von 1,35 gegenüber 1,2). Der Gesetzgeber hat den anwendenden Kommunen die Möglichkeit gegeben, diese Werte im vertretbaren Maße zu erhöhen, verwiesen wird hierzu nochmal darauf, dass es sich um Orientierungswerte handelt und nach §17 BauNVO für ein WA auch keine Überschreitungsgrenzen definiert sind. Durch die Entwicklung eines Wohnquartiers mit ca. 140 Wohneinheiten (WE), darunter ca. 30 öffentlich geförderte WE, wird ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von benötigtem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung geleistet. Durch die Nachnutzung einer ehemals genutzten Reitsportanlage wird die Bebauung bestehender Flächen dabei gefördert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden ermöglicht. Die Bebauungstypologie entspricht dabei dem vorwiegend umliegenden Geschosswohnungsbau.</p> <p>Die angrenzende Bebauung entlang der Oberlinstraße 1-19, bestehend aus Mehrfamilienhäusern im Geschosswohnungsbau, weist im Durchschnitt III Vollgeschosse + Dachgeschoss (Satteldach) auf. Die neue Bebauung im Plangebiet weist ebenfalls maximal eine Geschossigkeit von III Vollgeschossen + Staffelgeschoss (Flachdach) auf. Die zulässige und aus städtebaulicher Sicht vertretbar Überschreitung der GRZ und GFZ sowie die Geschossigkeit im Vergleich zu der angrenzenden Bebauung entlang der Oberlinstraße werden nicht als erheblicher Gegensatz gesehen. Dass die Bestandsbebauung entlang der Oberlinstraße eine geringere GRZ und GFZ aufweist, muss nicht als Referenz für das neue Quartier genommen werden, da die rechtlichen Vorgaben nach §17 BauNVO sowie die Zielausrichtungen für ein WA gewahrt werden.</p> <p>Durch das vorliegende Klimagutachten von Ökoplana (Stand Februar 2021) wurden sowohl die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung für das Quartier selbst als auch für die</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Abs. 4 S. 4 HBO nicht als Vollgeschosse gelten. Die rechtliche Bewertung der Staffelgeschosse entbindet jedoch keinesfalls davon, einer vollkommen gegensätzliche und für das angrenzende Baugebiet nicht hinnehmbare Ausnutzung entgegenzuwirken.</p> <p>Der Entwurf des Bauleitplanes lässt somit eine städtebauliche Abstimmung mit dem Gebietscharakter der vorhandenen Bebauung in der Oberlinstraße völlig vermissen. Die Beachtlichkeit der Eigenart der näheren Umgebung nach Art und Maß der baulichen Nutzung ist verbindlicher Zulassungsmaßstab zwar ausdrücklich nur im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BBauG). Die Berücksichtigung der Eigenart der näheren Umgebung ist jedoch über diesen direkten Anwendungsfall hinaus eine generell bedeutsame und beachtliche städtebauliche Richtlinie für die Entwicklung einer organischen Siedlungsstruktur, um evident störende Brüche in der Bebauungsweise zu vermeiden. Ein solcher Bruch läge hier bezüglich der gesamten Bebauung vor.</p> <p>Eine geradezu exorbitante Beeinträchtigung des Ortsbildes und der Siedlungsstruktur würde aber die Realisierung der Errichtung eines überdimensionierten, in Ost-West-Richtung verlaufenden Gebäuderiegels gemäß der geplanten Bebauung bewirken.</p> <p>Außer dem städtebaulichen Störeffekt dieser Bebauung ist vor allem ihre klimaschädliche Sperrwirkung von eminenter Bedeutung, da sie eine ausreichende Belüftung des Plangebiets verhindert. Insoweit wird auf die entsprechenden fachlichen Ausführungen im Klimagutachten (Seiten 35, 36) verwiesen. Zur Intensivierung der Belüftung des Plangebiets, die zur Schaffung gesunder Wohnverhältnisse unerlässlich ist (vergleiche § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauGB), muss der Bebauungsplanentwurf entsprechend der im Klimagutachten empfohlenen Planvariante (vergleiche Abbildungen 29.1 bis 31.2) abgeändert werden. Daraus folgt zwingend, dass die für den nördlichen Teilbereich des Plangebiets getroffene Festsetzung der abweichenden Bauweise aufzuheben und für den gesamten Planbereich die offene Bauweise festzusetzen ist. Die nach dem Klimagutachten zu erwartende Sperrwirkung des riesigen Gebäuderiegels hat Auswirkungen nicht nur auf das jetzt geplante Baugebiet, sondern auch auf die bestehenden Gebäude der Umgebung.</p>	<p>angrenzende Bebauung untersucht. Unter Kapitel 7 werden Planungsmaßnahmen vorgeschlagen, die zur Ausbildung eines möglichst günstigen Eigenklimas beitragen sollen. Dazu zählen u.a. Ausbildung von Belüftungssachsen, ruhender Verkehr in der Tiefgarage unterbringen, Ausbildung eines begrünten Quartiersplatzes, Dachbegrünung und Verwendung heller und wasserdurchlässiger Oberflächenbeläge. Die Empfehlungen aus Kapitel 7 des Klimagutachtens werden zum größten Teil im Bebauungsplan zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt. Auch wurden die planungsbedingten Zusatzbelastungen in die angrenzende Wohnbebauung in sehr enge Grenzen eingestuft.</p> <p>Gemäß dem Bebauungsplan wird das nördliche Baufeld mit einer Länge von 66 m angegeben, dies bedeutet aber nicht, dass auch die Bebauung aus einem durchgängigen geschlossenen Gebäuderiegel besteht, vielmehr werden durch die Planzeichnung nur die Baugrenzen definiert. Eine durchgängige geschlossene Bebauung ist alleine schon aus brandschutztechnischen Anforderungen nicht möglich, es bedarf hierzu einer Durchwegung für die Rettungswege. Verwiesen wird hier auf die Brandschutztechnische Stellungnahme von IBC Ingenieurbau-Consult (Stand August 2021) und den Freiflächenplan von Herrchen + Schmitt (Stand August 2021) wo eine entsprechende Durchwegung eingezeichnet ist.</p> <p>Darüber hinaus wird auf Abbildung 30.1 des Klimagutachtens von Ökoplana (Stand Februar 2021) verwiesen, wo bei vorherrschenden Nordwinden selbst bei einem größeren Gebäudedurchlass der klimatische Vorteil sich nur auf einen sehr begrenzten Bereich im Quartier beziehen würde.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Die ein Übermaß baulicher Nutzungen ermöglichenden Festsetzungen des Bebauungsplans und die Bestimmung über die abweichende Bauweise werden einer normenkontrollrechtlichen Prüfung nicht standhalten. Sie sollten deshalb im derzeitigen Stadium des Bauleitplanverfahrens korrigiert bzw. aufgehoben werden und das Maß der baulichen Nutzung in strikter Beachtung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO und unter Anrechnung der Geschossflächen der Staffelgeschosse reduziert werden. Ansonsten wird ein späteres Normenkontrollverfahren nicht zu vermeiden sein.</p>	
	<p>4. Regen und Feuchtigkeit</p> <p>Bereits früher, als das Plangelände nur einen geringen Grad an Flächenversiegelung aufwies und als Reiterhof genutzt wurde, kam es bei Starkregen mehrmals zu Problemen mit Wasser, das vom jetzigen Plangelände auf das Grundstück der Häuser der Oberlinstraße 1- 19 lief und in mindestens einem Fall auch schon zu einer Überschwemmung der Kellerräume führte. Das Regenwasser konnte von der vorhandenen Kanalisation nicht schnell genug aufgenommen werden und floss deshalb auf das tiefer gelegene Grundstück. Bei der jetzt geplanten Versiegelung würde aber im Gegensatz zu früher nicht mehr ein großer Teil des Regenwassers, das auf das Planungsgebiet fällt, in diesem versickern, sondern müsste ebenfalls in die Kanalisation abgeführt werden, die aber schon in der Vergangenheit überlastet war.</p> <p>Hinzu kommt, dass die Extremregenfälle mit fortschreitendem Klimawandel stärker und häufiger werden, so dass es offensichtlich ist, dass ohne eine wesentliche Verbesserung der Kanalisation und insbesondere ohne eine durchgehende und leistungsfähige Regensammel und Ableitungsvorrichtung zu den angrenzenden Grundstücken zu Überschwemmungen kommt.</p> <p>Zudem dürfte - auch von Starkregenfällen abgesehen - die großflächige Versiegelung einer so großen Fläche, die bis zu 1,5 Meter höher gelegen ist, als das direkt angrenzende Grundstück, dazu führen, dass ohne eine dies verhindernde Entwässerungseinrichtung direkt an der Grenze, das anfallende Wasser an die</p>	<p>Gemäß dem Nachtrag zur Starkregenvorsorge von Bullerman & Schneble (Stand August 2021) ist das anfallende Niederschlagsvolumen bei einem Starkregenszenario von T 30 Jahren innerhalb des Plangebiets zurück zu halten. Eine Überleitung in angrenzende Flächen außerhalb des Plangebiets ist auszuschießen. Im Rahmen nachfolgender Erschließungs- und Freianlagenplanungen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die dafür notwendigen Maßnahmen und Infrastrukturen sind innerhalb des Plangebiets zu realisieren.</p>

Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB		
Beteiligte	Vorgebrachte Stellungnahme	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	darunter gelegenen Häuser gedrückt wird und dort die Keller feucht werden lässt.	