

Zusammenstellung der Stellungnahmen

Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan für den Planbereich „Helling-Höfe“ im Ortsbezirk Mainz-Kastel

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 Bürgerversammlung wurden Äußerungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorgebracht, die in einer Dokumentation festgehalten wurden. Nach der Bürgerversammlung wurden noch Äußerungen nach § 3 Abs. 1 BauGB schriftlich eingereicht.

Lfd. Nr. 1 der Privatpersonen 4

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

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

Lfd. Nr. 1 der Privatpersonen 26
Lfd. Nr. 2 der Privatpersonen 30
Lfd. Nr. 3 der Privatpersonen 38
Lfd. Nr. 4, 6 der Privatpersonen 42

Lfd. Nr. 5 der Privatpersonen	61
Lfd. Nr. 7 der Privatpersonen	68
Lfd. Nr. 8, 12, 13 der Privatpersonen.....	87
Lfd. Nr. 9 der Privatpersonen	91
Lfd. Nr. 10 der Privatpersonen	101
Lfd. Nr. 11 der Privatpersonen	102
Lfd. Nr. 14 der Privatpersonen	126
Lfd. Nr. 15 der Privatpersonen	131
Lfd. Nr. 16 der Privatpersonen	139
Lfd. Nr. 17 der Privatpersonen	152
Lfd. Nr. 18 der Privatpersonen	168
Lfd. Nr. 19 der Privatpersonen	174
Lfd. Nr. 20 der Privatpersonen	190
Lfd. Nr. 21, 22 der Privatpersonen	202
Lfd. Nr. 23 der Privatpersonen	207
Lfd. Nr. 24 der Privatpersonen	214
Lfd. Nr. 25 der Privatpersonen	217
Lfd. Nr. 26 der Privatpersonen	220

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

1. Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (ELW) - Logistik.....	226
2. Deutsche Telekom Technik GmbH: Best Mobile - Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit	228
3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr,	
Referat Infra I 3	228
4. Gesundheitsamt.....	229
5. Handwerkskammer Wiesbaden.....	231
6. Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG.....	232
7. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Wohnen.....	233
8. Ericsson Services GmbH	234
9. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Grundsatz und Planung	235
10. Landesamt für Denkmalpflege Hessen - Baudenkmalpflege -	236
11. Schulamt	237
12. Deutsche Telekom Technik GmbH.....	238
13. ESWE Verkehrsgesellschaft mbH -Lokale Nahverkehrsaufgaben-.....	241
14. Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	243
15. Industrie- und Handelskammer Wiesbaden.....	244
16. Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (ELW) - Grunsatz-,	
Kanalplanung und -bau	254

17. Dezernat des Bürgermeisters - Referat für Wirtschaft und Beschäftigung.....	255
18. Bauaufsichtsamt.....	255
19. Regierungspräsidium Darmstadt - Dez. III 31.2 - Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung.....	268
20. Grünflächenamt.....	277
21. Deutscher Gebirgs- und Wanderverein Landesverband Hessen e.V.	282
22. Regierungspräsidium Darmstadt - Dezernat I 18 KMRD.....	295
23. Amt für Bodenmanagement Limburg - Anlaufstelle Wiesbaden -	298
24. Hessen Mobil	299
25. Feuerwehr	301
26. Umweltamt	315
27. ESWE Versorgungs AG - Zentrale Koordination.....	375
28. LBIH.....	376
29. PLEdoc GmbH	376
30. Untere Denkmalschutzbehörde	377
31. Liegenschaftsamt	377
32. Stadtwerke Mainz AG.....	378
33. Tiefbau- und Vermessungsamt	378

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
Lfd. Nr. 1	A_Städtebauliche Ansicht / Bebauungsplan	
	<p>Wiesbadener Straße / Eleonorenstraße / An der Helling</p> <p>120m lange x 22m hohe Blockbebauung entlang der Wiesbadener Straße, Nahversorger und Einzelhandel im EG, 5 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss, wobei das 1. Geschoss eine Überhöhe von 5m einnimmt (> fast 2 Geschosse), + 6 Mehrfamilienhäuser (4 Vollgeschosse + Staffelgeschoss) auf einer Grundstücksgröße von insgesamt 1,7 Hektar, 177 Wohneinheiten (zur Miete), die Größen der Wohnflächen sind nicht bekannt. Als Bezugspunkt wurden die Bauhöhen der beiden Ausnahmen „Beck-Hochhaus“ und „Foxhaus“ gewählt.</p>	<p>Die Beschreibung des Vorhabens und die Bedenken gegenüber dem Vorhaben werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gebäudekubatur unterteilt sich in einen straßenbegleitenden Riegel zur Wiesbadener Straße mit drei Hauseingängen und sechs Punkthäusern im rückliegenden Bereich zum Rheinufer bzw. Park. Um das neue Nahversorgungszentrum im Bereich der Wiesbadener Straße städtebaulich zu betonen, sind hier Gebäude mit fünf Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss geplant, wodurch sich eine Gesamtgebäudehöhe von ca. 22 m ergibt. Durch die Riegelbebauung entlang der Wiesbadener Straße kann eine städtebauliche Kante ausgebildet werden, die den bisher eher ungegliederten Straßenraum im Bereich des Plangebiets klarer fasst. Durch einen Einschnitt in der Gebäudefassade und zurückspringende Staffelgeschosse wird die Fassade an der Wiesbadener Straße untergliedert und aufgelockert, so dass die bauliche Dichte des Vorhabens optisch reduziert werden kann.</p> <p>Der Riegel umfasst dabei eine Länge von insgesamt ca. 115 m.</p> <p>In der Umgebung des Plangebiets befinden sich mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben nimmt dabei die Höhe des Wohnhofs Beck auf und ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die festgesetzten Gebäudehöhen, die teilweise über denen der Bestandsbebauung liegen, dazu dienen, die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung, die zusammen mit dem benachbarten bestehenden Discounter ein neues Nahversorgungszentrum im Sinne eines zentralen Versorgungsbereichs im Westen Kastels bilden soll, baulich zu betonen.</p> <p>Im Erdgeschoss sind Einzelhandelsnutzungen mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 2.850 m² vorgesehen. Das Erdgeschoss hat aufgrund der für Einzelhandelsnutzungen erforderlichen besonderen Anforderungen eine Geschosshöhe von ca. 5,2 m. Für alle übrigen Geschosse wird eine Geschosshöhe von ca. 3,2 m angenommen.</p> <p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab, indem die zwei am Park liegenden Punkthäuser mit vier Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss geplant werden. Durch diese Höhenstaffelung wird ein städtebaulicher Übergang zum Rhein geschaffen und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzungen der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins eine aufgelockerte Struktur erzeugt und der Bereich in Richtung des Rheinufer im Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung												
		Die Größen der Wohnflächen sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.												
	<p>Vergleich vorhandener Baustrukturen mit den Plänen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Bebauung</th> <th style="width: 30%;">GRZ</th> <th style="width: 40%;">GFZ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Umgebung zum Rheinufer</td> <td>40 %</td> <td>2 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss</td> </tr> <tr> <td>Pläne Bauprojekt</td> <td>80 % oberirdisch 100 % unterirdisch</td> <td>5 Vollgeschosse / inkl. EG mit Überhöhe = 5,6 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss</td> </tr> <tr> <td>Umgebung Wiesbadener Straße, An der Helling, Ruthof-Kaserne</td> <td></td> <td>3 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss / Dach</td> </tr> </tbody> </table> <p>Gegen das Vorhaben bestehen aus städtebaulicher Sicht bedenken, die Diskrepanz zur Umgebung ist unausgewogen, „maßlos“, das Grundstück zu hoch und zu dicht bebaut, es passt nicht zu Kastel Die angestrebte Bauhöhe passt in keinster Weise zu den bereits vorhandenen Wohnhäusern / Gebäuden und fügt sich nicht in die bauliche Umgebung / Straßenbild ein.</p>	Bebauung	GRZ	GFZ	Umgebung zum Rheinufer	40 %	2 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss	Pläne Bauprojekt	80 % oberirdisch 100 % unterirdisch	5 Vollgeschosse / inkl. EG mit Überhöhe = 5,6 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss	Umgebung Wiesbadener Straße, An der Helling, Ruthof-Kaserne		3 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss / Dach	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>
Bebauung	GRZ	GFZ												
Umgebung zum Rheinufer	40 %	2 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss												
Pläne Bauprojekt	80 % oberirdisch 100 % unterirdisch	5 Vollgeschosse / inkl. EG mit Überhöhe = 5,6 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss												
Umgebung Wiesbadener Straße, An der Helling, Ruthof-Kaserne		3 Vollgeschosse + 1 Staffelgeschoss / Dach												
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Werte der vorgesehenen baulichen Ausnutzung entsprechen einer Innenstadtlage (ab 200.000 EW) und gehören nicht zum einem historisch gewachsenen Stadtteil wie Kastel 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Grundlage für die Planung ist das integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK), in dem Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ festgelegt werden.</p>												

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Die Wiesbadener Straße soll als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung der Architektur und der Ausbildung von Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann. Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Bei einer oberirdischen Flächennutzung von 80% bleibt wenig Platz für die „Höfe“? 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Zulässig ist im SO - Wohnen und Nahversorgung entsprechend der Vorhabenplanung eine GRZ von 0,7. Hierdurch sind die geplanten oberirdischen Gebäude einschließlich der Balkone und Terrassen umfasst.</p> <p>Es bestehen daher ausreichend Flächen, um die Bereiche zwischen den Punkthäusern im Sinne der „Höfe-Idee“ zu gestalten, intensiv zu begrünen und dadurch wohnungsnaher Erholungs-, Bewegungs- und Spielflächen zu schaffen. Durch Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, werden sowohl die zu begrünenden Flächenanteile als auch die Gesamtstärke der jeweiligen Vegetationstragschichten festgelegt und damit eine umfangreiche und qualitätsvolle Begrünung der Freiräume sichergestellt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die eigentlichen Stärken der Straße, die charakteristischen und schönen Häuserfassaden entlang der Wi-Straße und der Eleonorenstraße, die Fassaden der denkmalgeschützten Mudrakaserne oder der Ruthofkaserne, die Lage am Rhein ... werden nicht aufgegriffen und könnten Ideengeber sein 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Plangebiet ist heute nahezu vollständig versiegelt und durch ein- und zweigeschossige Gebäude mit Autowerkstätten, einem Reifenhandel, Lagerhäusern und einer Spielothek belegt. Nordwestlich und südöstlich des Plangebiets befinden sich in dem Bereich entlang der Wiesbadener Straße Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen und in den dahinterliegenden, zum Rhein hin orientierten Bereichen Wohnnutzungen. Der Bestand im Plangebiet fügt sich aus städtebaulicher Sicht weder nach Art noch nach Maß der Nutzung in die benachbarte vorhandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur ein, so dass der im Plangebiet befindliche Bereich durch eine hochwertige Bebauung neu</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>entwickelt werden soll. Hierbei wird die impulsgebende Bedeutung dieser Entwicklung auch für die weiteren Flächen im Umfeld des Plangebiets entlang der Wiesbadener Straße berücksichtigt.</p> <p>Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die festgesetzten Gebäudehöhen, die teilweise über denen der Bestandsbebauung liegen, dazu dienen, die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung, zusammen mit der vorhandenen Einzelhandelsnutzung als neues Nahversorgungszentrum im Sinne eines zentralen Versorgungsbereichs im Westen Kastels baulich zu betonen.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Wir unterstützen die Meinung des Gestaltungsbeirats: die Pläne sind „kein adäquater Auftakt und haben keine identitätsstiftende Wirkung“ für die Entwicklung des Kasteler Westens (Armanuds Sattler, stellvertretender Vorsitzender des Gestaltungsbeirats) 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Zwar verlangt der ständige Zuzug in das Rhein-Main-Gebiet, dass zusätzlicher Wohnraum geschaffen und zukünftige Bebauung dementsprechend städtisch und verdichtet sein sollte, doch wir sind der Mei- 	<p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<p>nung, dass Wohnen in einer zentralen, städtischen Lage und „Idyllisches Wohnen“ einander nicht ausschließen. Nur auf diese Weise kann die Stadt auch in Zukunft lebenswert bleiben. Die Ansicht von Herrn Kessler (Stadtplanungsdezernent), wer idyllisch wohnen möchte, müsse zukünftig aus Kastel wegziehen, teilen wir nicht.</p>	<p>Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Am 21.06.2018 wurde das IEHK durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und legt damit Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ fest.</p> <p>Das IEHK betont deutlich die sich stark veränderten Anforderungen an städtische Verdichtungsräume in Verbindung mit den dadurch allgemeingültigen Herausforderungen an Verkehrsinfrastruktur, Versorgung und öffentlichem Raum.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Diesen Vorgaben trägt die Vorhabenplanung Rechnung, in dem am Standort eine angemessene Verdichtung vorgesehen, attraktive wohnungsnahe Freiräume geschaffen</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		und Wege- und Grünvernetzungen ergänzt bzw. angelegt werden.
	B_Nutzungskonzept: Einzelhandel / Wohnen	
	<p>Verkehrssituation Ecke Wiesbadener Straße / An der Helling / Eleonorenstraße</p> <p>Die Anlieferung für den Einzelhandel und die Ausfahrt der Tiefgarage ist über die Straße „An der Helling“ vorgesehen. Diese ist nur in einem Teil als öffentliche Straße gewidmet, im anderen Teil handelt es sich um eine schmale, einspurige Privatstraße, die auch als Spielstraße genutzt wird.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen. Die Lage dieser Bereiche wurde durch einen Verkehrsgutachter überprüft. Sie sind so verortet, dass der fließende Verkehr nicht durch spätere Grundstückszufahrten an verkehrlich ungünstigen Stellen beeinträchtigt wird.</p> <p>Die Privatstraße ist vom Vorhaben nicht betroffen.</p>
	Die täglichen Anlieferungen für die Geschäfte und der Verkehr über die Tiefgarage können zu Rückstaus und unübersichtlichen Verkehrssituationen führen, so dass der Verkehr dann in die Privatstraße abfließt.	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ wurde vom Büro Heinz + Feier aus Wiesbaden ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Im Rahmen des Gutachtens wurden zunächst die Ausgangsdaten durch Auswertung vorhandener und neu erhobener Verkehrsdaten zusammengestellt und unter</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Einbeziehung der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden ausgewiesenen Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 sowie weiterer Neuverkehre durch Neuplanungen die Verkehrsbelastungen im Prognosefall abgeschätzt.</p> <p>Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen an den relevanten Knotenpunkten Wiesbadener Straße / Otto-Suhr-Ring, Wiesbadener Straße / An der Helling und Wiesbadener Straße / Eleonorenstraße ermittelt und für verschiedene Planvarianten geprüft, ob die vorhandenen Kapazitäten an den Knotenpunkten ausreichen, um das künftig erwartete Verkehrsaufkommen (Prognoseplanfall) zu bewältigen. In allen Planvarianten sind bauliche und / oder betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognoseplanfall zu gewährleisten. Der Gutachter empfiehlt aufgrund der geringsten Eingriffserforderlichkeit Planvariante 2 (Zufahrt über Straße An der Helling, Ausfahrt über Eleonorenstraße).</p> <p>Im weiteren Verlauf wurden Simulationsstudien auf Fahrzeugebene durchgeführt, um die Wechselwirkungen zwischen den Knotenpunkten quantitativ näher zu bestimmen, sowie notwendige Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu sichern. Diese haben ebenfalls bestätigt, dass bei der Umsetzung der vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen (Modifikation der Signalsteuerung, Verlegung einer Fußgängerfurt) bei der Planvariante 2 eine hinreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Für die Anlieferung in der Eleonorenstraße ist ebenfalls ein abgegrenzter Anlieferungsbereich vorgesehen. Es wird keinerlei Verkehr durch die Privatstraße geführt.
	<ul style="list-style-type: none"> Mehr Verkehr gefährdet die spielenden Kinder und die Anwohner des Helling-Viertels. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die vorgesehene Öffnung zwischen der Privatstraße „An der Helling“ und den Helling-Höfen wäre eine öffentliche Nutzung von privatem Eigentum. Das bedeutet eine zusätzliche Belastung für die Instandhaltung, Reinigung, Beleuchtung, Räumung etc., die man den Eigentümern der Privatstraße nicht zumuten kann. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Weg zum Rhein für die Öffentlichkeit wird über das Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit im vorhabenbezogenen Bebauungsplan gesichert und durch eine zusätzliche Regelung außerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans begründet.</p> <p>Durch den Rücksprung des Bauvorhabens entlang der Straße An der Helling wird dieser Zugang zum Rhein möglich. Das Gehrecht liegt somit ausschließlich auf den privaten Flächen des Vorhabenträgers, die Eigentümer der Privatstraße sind hierdurch nicht betroffen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Parkplatzsituation wird sich verschärfen. Bisher sind 206 Tiefgaragenplätze vorgesehen, 106 für den Einzelhandel und 100 Plätze für die 177 Wohnungen. Mieter und deren Besucher werden in der Nachbarschaft parken müssen und die bereits angespannte Parkraumsituation zusätzlich belasten. 	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stell-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>platzsetzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsetzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsetzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Weiterhin wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad,</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>Mit einer Entfernung von ca. 130 m zur nächsten Bushaltestelle wird die ÖPNV-Erschließung als ausreichend bewertet. Um den Stellplatzbedarf der Anlieger anzupassen bzw. zur Stärkung des Umweltverbundes ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben der (E-) Carsharing-Station eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde abschließend geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen also dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was ver-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>einzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden ist vorgesehen die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Tritt diese Situation wider Erwarten häufiger auf, kann durch eine Bewirtschaftung der Tiefgaragenstellplätze die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragenstellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Das Café mit Außenbestuhlung an der verkehrsreichen Wiesbadener Straße, Ecke Helling-Viertel ist an einer äußerst ungünstigen Stelle vorgesehen. Die Lage an der Südseite des Grundstücks / Eleonorenstraße, mit Blick zum direktgelegenen, ruhigen und verkehrsarmen Rheinufer wäre es für einen Aufenthalt im Freien wesentlich attraktiver. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“ soll eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Hierbei spielt insbesondere auch die Schaffung einer räumlich-funktionalen Verbindung zwischen dem neuen Nahversorgungszentrum im Bereich der „Helling-Höfe“ und dem Nahversorgungstandort An der Helling 3 eine wichtige Rolle. Gastronomische Nutzungen mit entsprechenden Aufenthaltsbereichen an der Schnittstelle dieser beiden Standorte können in besonderem Maße zu einem Zusammenwachsen dieser Bereiche beitragen.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist schade, dass das vorgestellte Entwicklungskonzept IEHK vom Stadtplanungsamt (Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße, April 2018) keinen Bestand mehr haben soll und ein einzelner Investor die für ein größeres Einzugsgebiet möglichen Handelsflächen komplett auf seiner Projektentwicklung konzentrieren darf. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Vorhabenplanung trägt den Vorgaben aus dem IEHK Rechnung, indem am Standort eine angemessene Verdichtung vorgesehen, attraktive wohnungsnaher Freiräume geschaffen und Wege- und Grünnetzungen ergänzt und angelegt werden.</p> <p>In den Entwicklungszielen des IEHK ist u. a. verankert, die Nahversorgungsstrukturen in Mainz-Kastel weiterzuentwickeln. Die bereits vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen sollen dazu erhalten, gebündelt und ausgebaut werden.</p> <p>Im IEHK wurde zunächst das Clemens-Areal als neues Nahversorgungszentrum vorgeschlagen. Die „Einzelhandelsuntersuchung im Rahmen der Umsetzung des integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes Wiesbadener Straße in Wiesbaden“ kam als Detailuntersuchung zu dem Schluss, das neue Nahversorgungszentrum aufgrund der geplanten Entwicklungen im Bereich der Kastel Housing Area und dem damit verbundenen Einwohnerwachstum statt im Bereich des Clemens-Areals im Bereich der Helling-Höfe zu entwickeln und dabei räumlich-funktional sowie städtebaulich mit dem bestehenden Discounterstandort An der Helling 3 zu verknüpfen. Diese Entscheidung steht den allgemeinen Zielen des IEHK nicht entgegen.</p> <p>In dem Nahversorgungszentrum mit maximal 2.850 m² Gesamtverkaufsfläche ist ein Lebensmittelvollsortimenter</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>mit maximal 1.600 m² Verkaufsfläche sowie Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten, hiervon maximal 500 m² von Betrieben mit Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs, mit insgesamt maximal 1.250 m² Verkaufsfläche zulässig. Die Beschränkung auf maximal 500 m² Verkaufsfläche für Sortimente des mittel- und langfristigen Bedarfs ist der Notwendigkeit geschuldet, dass Nahversorgungszentren gemäß der Zielsetzung des Wiesbadener Einzelhandelskonzeptes als Versorgungsgebiete auf das jeweilige Wohnumfeld und den Nahbereich ausgerichtet sind und daher ein deutlicher Schwerpunkt auf Angeboten des kurzfristigen Bedarfs liegt. Innerhalb dieser 1.250 m² kann ein Drogeriemarkt mit maximal 700 m² Verkaufsfläche sowie ein Getränkemarkt mit maximal 400 m² Verkaufsfläche angesiedelt werden. Für den Fall, dass kein Drogeriemarkt oder kein Getränkemarkt realisiert wird, ist zusätzlich geregelt, dass innerhalb der 1.250 m² Verkaufsfläche die Betriebseinheiten auf je 250 m² beschränkt werden, um städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen größerer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten zu vermeiden. Die Festsetzungen ermöglichen abhängig vom Bedarf Anpassungen im Sortiment und sichern damit langfristig die Funktionsfähigkeit des Nahversorgungszentrums.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>
	<p>Die derzeit geplanten massiven Flächen an EZH / Handelsflächen, die nur durch Ausweisung eines baurechtlichen Sondergebietes in Mitten von Wohnflächen möglich ist, wird zu hohen Verkehrsbelastungen in den Stoßzeiten führen, dass es fraglich bleibt, ob diese Belastung überhaupt</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ wurde</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
	von den jetzt und künftig dort lebenden Menschen als wünschenswert angesehen wird.	nachgewiesen, dass unter Berücksichtigung baulicher und betrieblicher Maßnahmen eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gewährleistet werden kann. Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.
	Bei einem Bauvorhaben dieser Größenordnung bedarf es aus unserer Sicht eines Mobilitätskonzeptes , damit der Druck des Individualverkehrs durch solch eine hohe Dichte angemessen behandelt und durch moderne Konzepte abgedeckt wird.	Der Anregung wird gefolgt. Zum Nachweis der ausreichenden Stellplatzzahl wurde ein Mobilitätskonzept erstellt.
	C_Klima und Umwelt	
	Bepflanzung und Außengestaltung Wegen der 100% Flächennutzung der Tiefgarage können keine größeren schattenspendenden Bäume gepflanzt werden, die aufgrund des Klimawandels und für die Lebensqualität dringend notwendig wären	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für das SO - Wohnen und Nahversorgung sind anzupflanzende Bäume 1., 2. und 3. Ordnung festgesetzt. Die festgesetzten Baumanpflanzungen lassen sich im SO - Wohnen und Nahversorgung umsetzen, da zusätzlich über Festsetzungen geregelt wird, dass die Dachbegrünung auf eingeschossigen Gebäuden, also auf dem Dach der nicht überbauten Einzelhandelsflächen, mit einer Vegetationstragschicht von mindestens 0,80 m im Mittel zu überdecken ist. An Baumstandorten ist eine Überdeckung von mindestens 1,20 m zu erreichen. Darüber hinaus wird festgesetzt, dass zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche eine Vegetationstragschicht von im Mittel 1,50 m Gesamtstärke vorzusehen ist. In Kombination mit

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>diesen Festsetzungen wird sichergestellt, dass die festgesetzte Anpflanzung von Bäumen im SO - Wohnen und Nahversorgung zu einer intensiven Begrünung der Fläche beiträgt und sich damit positiv auf den Wasserhaushalt, die Lufthygiene sowie das Kleinklima auswirkt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen Spielplätze oder Außensitzplätze zur privaten Nutzung für die Bewohner auf dem Grundstück. 	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Vorhabenplanung sind für die zukünftigen Bewohner des Neubauvorhabens ausreichend Naherholungsflächen mit Aufenthalts- und Spielbereichen im unmittelbaren Wohnumfeld vorgesehen. In diesem Zusammenhang werden entsprechend den Regelungen nach § 8 Grundstücksfreiflächen, Kinderspielplätze der Hessischen Bauordnung (HBO) auch ausreichend Spielplätze geplant. Spielmöglichkeiten für ältere Kinder sind in der nahen Umgebung vorhanden. Auch mit Sportflächen ist der Stadtteil Kastel sehr gut versorgt, so dass diesbezüglich kein zusätzlicher Bedarf zu erwarten ist.</p> <p>Die Verortung der Spielflächen sowie die Gestaltung der Außenbereiche durch Außensitzplätze sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachgeordneter Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Was verbirgt sich hinter dem Namen „Helling-Höfe“? Wo sind die Höfe? 	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Vorhaben unterteilt sich in einen straßenbegleitenden Riegel zur Wiesbadener Straße und sechs Punkthäusern im rückliegenden Bereich zum Rheinufer bzw. Park. Zwischen den Punkthäusern werden Bereiche mit wohnungs-</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>nahen Erholungs-, Bewegungs- und Spielflächen entstehen. Das Zusammenspiel zwischen den Gebäuden und den sie umspielenden Freiflächen erzeugt jeweils einen hofartigen Charakter, der das Entstehen von halböffentlichen und privaten Räumen unterstützt.</p>
	<p>Frischlufschneise, Grundwasser</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch den großen Baublock mit den Gebäudekomplexen ist eine Einschränkung der Frischluftzufuhr und eine Aufheizung des Gebietes durch Sonneneinstrahlung (Südseite am Rhein!) zu befürchten. 	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinterliegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p> <p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung an diesem Standort eine gewisse bauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist allerdings die Realisierung einer gewissen baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich, sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Es wurden für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Zum einen wird die Erhöhung der Grünausstattung der Ventilationsbahnen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrünten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße unterstützt. Zum anderen wird im Rahmen der Vorhaben- bzw. Freianlagenplanung eine vermehrte Grünausstattung umgesetzt und eine helle Fasadengestaltung berücksichtigt, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann. Hierzu wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen zu intensiver und extensiver Begrünung von Dächern und lediglich unterbauter Flächen sowie zu Anpflanzungen von Bäumen auf dem Vorhabengrundstück und im öffentlichen Straßenraum getroffen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Klima- und Umwelt-Gutachten einer unabhängigen und neutralen Institution ist aus unserer Sicht erforderlich. 	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Alle Gutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden von unabhängigen und neutralen Institutionen erarbeitet.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Der Klimawandel und seine Auswirkungen müssen beachtet werden. 	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
		<p>Im Rahmen der Umweltprüfung durch Götte Landschaftsarchitekten und in der klimaökologischen Untersuchung durch das Büro Ökoplana wurden die Auswirkungen auf das Klima und Anfälligkeit gegen die Folgen des Klimawandels berücksichtigt.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>
	<p>Die Gutachten für Verkehr / Mobilität, Lärm, Umwelt / Natur, Grundwasser... müssen bei solch großen Bauvorhaben von unabhängigen und neutralen Institutionen erstellt werden.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Alle Gutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden bzw. wurden von unabhängigen und neutralen Institutionen erarbeitet.</p>
	<p>Die grundsätzliche Zielsetzung, das Potential der attraktiven Rheinlage von Kastel für mehr Wohnraum und mehr Leben am Fluss in Wiesbaden zu nutzen, finden wir richtig. Einen Nahversorger mit Vollsortiment, Frischetheke, Regionales ..., Drogeriemarkt, Einzelhandel ... zu etablieren ist an der richtigen Stelle sinnvoll und von vielen BürgerInnen schon länger erwünscht (siehe unsere Umfrage 2015)</p> <p>Doch darf es keine Insellösungen geben, sondern ein aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept, um Wiesbaden mit einem zukunftsfähigen und attraktiven Wohnstandort, Wi Mz-Kastel, am einmaligen Rheinufer zu stärken. Eine gute Vorlage bietet das Integrierte Entwicklungs- und Handelskonzept für die Wiesbadener Straße_ IHEK 2018, an dem sich Fachleute, Planungsbüros, städtische Ämter und viele interessierte BürgerInnen engagiert und eingebracht haben.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Vorhabenplanung trägt den Vorgaben aus dem IEHK Rechnung, in dem am Standort eine angemessene Verdichtung vorgesehen, attraktive wohnungsnaher Freiräume geschaffen und Wege- und Grünnetzungen ergänzt bzw. angelegt werden.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
Lfd. Nr. 1	<p>seit kurzer Zeit ist nun der Bebauungsplan für die Helling-Höfe (https://www.o-sp.de/wiesbaden/plan/uebersicht.php?L1=13&pid=41329) einsehbar.</p> <p>Ich wende mich an Sie, da ich als Anwohner des Hellingsviertels Widerspruch bzw. Einspruch gegen den Bebauungsplan einreichen möchte.</p> <p>Insbesondere die Zufahrt und Warenanlieferung über die bestehende Zufahrt kann nicht wie geplant funktionieren. Diese Straße war nie für den geplanten Durchsatz und regelmäßiges Rangieren von LKW ausgelegt und wird in diesem Vorhaben auch nicht ertüchtigt. Der Plan zeigt das Problem bei der Warenanlieferung deutlich auf, liefert jedoch keine Lösung.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Privatstraße wird von der Anlieferung nicht tangiert, was durch eine dynamische Schleppkurvenüberprüfung nachgewiesen wurde. Diese</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Prüfung hat ergeben, dass im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling eine bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) notwendig wird. Dieser Umbau des Gehwegs wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ebenso verhindert man mit den geplanten Riegelbauten weiterhin den Luftaustausch in die hintergelagerten Gebiete. Aufgrund stetig wärmer werdenden Stadtlagen ein wichtiges Thema.</p> <p>Wie reiche ich einen Widerspruch bzw. Einspruch korrekt ein, sodass dieser auch gewürdigt wird?</p> <p>Haben Sie evtl. weitere Punkte für eine Argumentation?</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinterliegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p> <p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Es werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Es werden zum einen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrünten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße Ventilationsbahnen vorgesehen. Diese sollen unter Berücksichtigung der notwendigen Durchlüftungsintensität begrünt sein. Zum anderen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Festsetzungen zur intensiven Dachbegrünung über Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, zur extensiven und intensiven Dachbegrünung auf Gebäuden, zur Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, zu Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Oberflächenbefestigung, Bewirtschaftung von Niederschlagswasser) getroffen sowie Hinweise zur Berücksichtigung heller Fassadengestaltungen, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann, formuliert.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Auswirkung auf die Planung Keine
Lfd.Nr. 2	meine Stellungnahme: 1. mehr Parkplätze für Anwohner im gesamten Areal insbesondere auch Hellingviertel (kostenpflichtiges Anwohnerparken) oder mehr Stellplätze in der TG, die angemietet werden können	Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt. Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen. Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen. Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftig-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>ten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Die Vorhaltung weiterer Stellplätze für benachbarte Wohnnutzungen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>2. Ladenbereich unbedingt mit einer Apotheke und Drogerie versehen sowie Überlegung für ein Ärztezentrum und Cafe/Begegnungsstätte für Senioren /Gastronomie</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Gemäß der aktuellen Vorhabenplanung sollen unter anderem ein Lebensmittelvollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.600 m², ein Drogeriemarkt mit einer Verkaufsfläche von ca. 700 m² und weitere kleinteilige Einzelhandelsbetriebe sowie Komplementärnutzungen als ergänzende Angebote der Grundversorgung (z. B. Florist, Apotheke) angesiedelt werden.</p> <p>Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans stehen der Einrichtung eines Cafés nicht entgegen. Die konkreten Nutzungen im Erdgeschoss werden unter anderem von der Nachfrage und der möglichen Vermietung abhängig sein und sind damit nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Ein Ärztehaus bzw. Versammlungsstätten sind nicht Gegenstand der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Vorhabenplanung.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3. geringere Bebauungshöhe für ein einheitliches Bild zum Hellingviertel</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>In der Umgebung des Plangebiets befinden sich mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinufers als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>4. Überprüfung des Verkehrsaufkommens in der Biebricher Straße , welches aufgrund veränderter Straßenführungen enorm zugenommen hat (Abriss Selzbachtalbrücke/Umleitungen) - hier Sperrung für den</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>LKW-Verkehr aufgrund des hohen PKW-Aufkommens sowie Überprüfung in der Wiesbadener Str. aufgrund der Neubauten im gesamten Areal.</p>	<p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ wurde vom Büro Heinz + Feier aus Wiesbaden ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Im Rahmen des Gutachtens wurden zunächst die Ausgangsdaten durch Auswertung vorhandener und neu erhobener Verkehrsdaten zusammengestellt und unter Einbeziehung der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden ausgewiesenen Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 sowie weiterer Neuverkehre durch Neuplanungen die Verkehrsbelastungen im Prognosefall abgeschätzt.</p> <p>Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen an den relevanten Knotenpunkten Wiesbadener Straße / Otto-Suhr-Ring, Wiesbadener Straße / An der Helling und Wiesbadener Straße / Eleonorenstraße ermittelt und für verschiedene Planvarianten geprüft, ob die vorhandenen Kapazitäten an den Knotenpunkten ausreichen, um das künftig erwartete Verkehrsaufkommen (Prognoseplanfall) zu bewältigen. In allen Planvarianten sind bauliche und / oder betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognoseplanfall zu gewährleisten. Der Gutachter empfiehlt aufgrund der geringsten Eingriffserforderlichkeit Planvariante 2 (Zufahrt über Straße An der Helling, Ausfahrt über Eleonorenstraße).</p> <p>Im weiteren Verlauf wurden Simulationsstudien auf Fahrzeugebene durchgeführt, um die Wechselwirkungen zwischen den Knotenpunkten quantitativ näher zu bestimmen, sowie notwendige Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>der Knotenpunkte zu sichern. Diese haben ebenfalls bestätigt, dass bei der Umsetzung der vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen (Modifikation der Signalsteuerung, Verlegung einer Fußgängerfurt) bei der Planvariante 2 eine hinreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.</p> <p>Über die relevanten Knotenpunkte hinaus kann davon ausgegangen werden, dass sich der durch das Vorhaben induzierte Verkehr mit dem bestehenden Verkehr vermischt, relevante Auswirkungen auf die Biebricher Straße sind daher nicht zu erwarten.</p> <p>Im Verkehrsgutachten wurde die Qualität der Verkehrsabläufe im Prognosezeitraum beurteilt. Grundlagen bildeten das aktuelle Straßennetz und die im Jahr 2030 im Normalfall zu erwartende Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum. In der Umgebung des Plangebiets geplante Bauvorhaben wie u. a. das Clemens-Areal und Kastel Housing wurden in die Prognosebetrachtungen einbezogen.</p> <p>Unvorhergesehene bzw. vorübergehende Sonderereignisse wie etwa Straßensperrungen im Netz, Bauarbeiten oder Unfälle, die zu temporären Änderungen des Verkehrsablaufs führen, können im Rahmen einer solchen perspektivischen Untersuchung nicht berücksichtigt werden und waren daher nicht Gegenstand der Betrachtungen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
Lfd.Nr. 3	<p>Das Bauvorhaben Helling Höfe An der Helling können wir in der Form als Eigentümer einer Wohnung in der Helling nicht zustimmen. Aus den Plänen geht hervor, daß die Versorgung/Anlieferung der Märkte/Supermärkte über unsere Straße \"an der Helling\"abgewickelt wird. Wir, Anwohner, werden dadurch extremen hohen Belastungen (Lärm, Motorlärm und Schadstoffe) ausgesetzt. Wir verlieren dadurch unsere derzeit bestehende Lebensqualität. Unsere Wohnung/unsere Haus an der Helling wird auch dadurch stark an Wert verlieren.</p> <p>Wir bitten Sie darum, die LKW-Zufahrt neu zu überdenken und Anwohnerfreundlich zu planen (bzw. über die Wiesbadener Straße).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Privatstraße wird von der Anlieferung nicht tangiert, was durch eine dynamische Schleppkurvenüberprüfung nachgewiesen wurde. Diese</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Prüfung hat ergeben, dass im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling eine bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) notwendig wird. Dieser Umbau des Gehwegs wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Darüber hinaus wurden im Durchführungsvertrag Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw's begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind.</p> <p>Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragen-ein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum.</p> <p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) von zwei Minuten angenommen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen. Die Umfassungsbauteile der Einhausung haben folgende bewertete Mindest-Schalldämmmaße im eingebauten Zustand einzuhalten: Außenwand: $R'w \geq 25 \text{ dB}$; Dach: $R'w \geq 25 \text{ dB}$; Rollltor: $R'w \geq 12 \text{ dB}$.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auch bezüglich der Abgasemissionen kann davon ausgegangen werden, dass sich keine relevanten Erhöhungen hinsichtlich der untersuchten Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Nutzung im</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>SO - Wohnen und Nahversorgung ergeben werden. Gleichzeitig kann die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Begrünung der Tiefgarage und anderer baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, dazu beitragen, Staub zu binden und Luftschadstoffe zu filtern und damit die Schadstoffbelastung der Luft zu mildern. Auch bezüglich der Abgasemissionen sind damit die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin sichergestellt.</p> <p>Die Auswirkungen eines Bebauungsplans auf den Verkehrswert gehören, soweit sie das überplante Grundstück (im Geltungsbereich) selbst betreffen, zum Abwägungsmaterial. Nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert, vor allem, wenn sie bei Grundstücken außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auftreten würden, sind nicht dem Abwägungsmaterial hinzuzufügen. In die Abwägung sind somit nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 08.07.2004 - 3 N 1894/02, OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 20.07.1999 - 7A D 42/98.NE)</p> <p>Die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben ausgehen, wurden umfassend geprüft. Durch das Vorhaben werden die Belichtung, Besonnung und Belüftung der bestehenden und geplanten Wohnungen und Arbeitsstätten in der Umgebung nicht negativ beeinflusst und damit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Eine Anlieferung kann nicht über die Wiesbadener Straße erfolgen, da dies zu einer Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptverkehrsstraße führen und die Fußgängerbereiche beeinträchtigen würde.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 4, 6	<p>gegen den Bebauungsplan „Helling-Höfe“ lege ich form- und fristgerecht Widerspruch ein.</p> <p>Die Ausnutzung und Art der Bebauung ist dem Charakter des Stadtteils Kastel westlich der Reduit unangemessen und unpassend.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Parallel zur Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ wurde für die Wiesbadener Straße als einer der Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens das integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) im Dialog mit den Bürgern, der Verwaltung und der Politik entwickelt.</p> <p>Am 21.06.2018 wurde das IEHK durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und legt damit Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ fest. Durch den Beschluss der</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Stadtverordnetenversammlung löst das Konzept eine interne Bindungswirkung aus. Damit besitzt es neben der Bedeutung für die konzeptionelle Stadtteilentwicklung materielle Bedeutung für die Bauleitplanung - soweit sie maßgebliches Abwägungsmaterial beinhaltet.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Die Wiesbadener Straße soll als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung und Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen. Verknüpfungen zwischen der Wiesbadener Straße und dem Rhein als wichtiges Element im Landschafts- und Stadtraum sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität weiter verbessern. Auf der nordwestlichen Seite (An der Helling) und der südöstlichen Seite (Eleonorenstraße) des Plangebiets sollen die Wegebeziehungen in Richtung des Rheins ausgebaut und aufgewertet und Ventilationsbahnen zur Durchlüftung gesichert und entwickelt werden. Zur Stärkung des Stadtquartiers soll ein neues Nahversorgungszentrum Kastel-West entwickelt werden.</p> <p>Zudem befinden sich in der Umgebung des Plangebiets mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinufers als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Die Helling-Höfe entsprechen damit sowohl bezüglich der Art als auch dem Maß der baulichen Nutzung den Zielen der Landeshauptstadt Wiesbaden, an diesem Standort ein Nahversorgungszentrum zu entwickeln und gleichzeitig in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen. Aufgrund dieser Zielsetzung ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Zufahrten und Lieferverkehr soll zu Lasten der Nachbarn erfolgen.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Die Straße „An der Helling“ ist als Zufahrt für die Warenanlieferung ungeeignet und bereits durch die derzeitige Nutzung mehr als ausgelastet. Warenanlieferung bzw. Zugang für Handwerker und Versorger für die übrigen Ladengeschäfte sind nicht vorgesehen und werden sich auf Flächen abspielen, die dafür nicht vorgesehen sind (Gehwege, Grünflächen, private Zufahrten).</p>	<p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Privatstraße wird von der Anlieferung nicht tangiert, was durch eine dynamische Schleppekurvenüberprüfung nachgewiesen wurde. Diese Prüfung hat ergeben, dass im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling eine bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Süden im Kurvenbereich) notwendig wird. Dieser Umbau des Gehwegs wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Die Warenanlieferung und die Zugänglichkeit der Gebäude sind damit vollumfänglich durchgeplant. Weitere Flächen privater Dritter werden nicht beansprucht.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Durch massiv erhöhtes Verkehrsaufkommen ist von erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasemissionen auszugehen, welche zu wesentlichen Beeinträchtigungen und Verlusten der Lebensqualität führen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragen- ein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum. Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) von zwei Minuten angenommen.</p> <p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen. Die Umfassungsbauteile der Einhausung haben folgende bewertete Mindest-Schalldämmmaße im eingebauten Zustand einzuhalten: Außenwand: $R'w \geq 25$ dB; Dach: $R'w \geq 25$ dB; Rolltor: $R'w \geq 12$ dB.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Es ist somit nicht von einer massiven Erhöhung der Belastung auszugehen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auch bezüglich der Abgasemissionen kann davon ausgegangen werden, dass sich hierdurch keine relevanten Erhöhungen hinsichtlich der untersuchten Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Nutzung im SO - Wohnen und Nahversorgung ergeben werden. Gleichzeitig kann die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Begrünung der Tiefgarage und anderer baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, dazu beitragen, Staub zu binden und Luftschadstoffe zu filtern und damit die Schadstoffbelastung der Luft zu mildern. Auch bezüglich der Abgasemissionen sind damit die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin sichergestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Anzahl der Stellplätze in der geplanten Tiefgarage ist im Verhältnis zur geplanten Wohn- und Nutzfläche ungenügend. Die bereits jetzt von Überlastung gekennzeichnete Verkehrs- und Parksituation würde eskalieren. Nicht zuletzt würden dadurch auch Rettungswege und -zeiten beeinträchtigt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stell-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>platzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepo-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>sitionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandels-einrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung.</p> <p>Oberirdische Rettungswege werden durch die Stellplätze in der Tiefgarage nicht beeinträchtigt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die fünfstöckige Riegelbebauung widerspricht den in „Umweltbericht Nr. 22“ selbstdefinierten und anscheinend notwendigen Zielen der Stadt.</p> <p>Eine Überbauung und weitere Flächenversiegelung stadtklimatisch relevanter Frischluftbahnen und Kaltluftgebiete, insbesondere in klimatisch vorbelasteten Gebieten, ist nach Ihren eigenen Zielen zu vermeiden bzw. sogar zurückzubauen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinter liegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p> <p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Die Landeshauptstadt Wiesbaden räumt daher aus städtebaulicher Sicht dem Belang des Lärmschutzes gegenüber dem Belang des Klimaschutzes ein höheres Gewicht ein, ohne dabei die grundlegenden klimarelevanten Vorgaben außer Acht zu lassen.</p> <p>Es werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Ent-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>wicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Es werden zum einen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrünten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße Ventilationsbahnen vorgesehen. Diese sollen unter Berücksichtigung der notwendigen Durchlüftungsintensität begrünt sein. Zum anderen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Festsetzungen zur intensiven Dachbegrünung über Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, zur extensiven und intensiven Dachbegrünung auf Gebäuden, zur Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, zu Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Oberflächenbefestigung, Bewirtschaftung von Niederschlagswasser) getroffen sowie Hinweise zur Berücksichtigung heller Fassadengestaltungen, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann, formuliert.</p> <p>Das Vorhabengrundstück ist im Bestand bereits zu ca. 80 % versiegelt. Die wenigen vorhandenen Grünflächen sind aufgrund ihrer Verteilung und Lage kaum klimawirksam und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nur sehr eingeschränkt geeignet. Auch wenn das geplante Vorhaben zukünftig eine flächenmäßig höhere Versiegelung bis zu 100 % aufweisen wird, wird das Plangebiet nach Umsetzung aller festgesetzten Maßnahmen eine höhere ökologische Wertigkeit aufweisen als bisher. Die geplante extensive und intensive Begrünung auf ca. 60 % der Dachflächen im Sondergebiet (Gebäude und Tiefgarage) sowie</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>die Anpflanzung von Gehölzen und Bäumen u. a. heimischer Arten tragen wesentlich zur Steigerung des Biotopwertes bei. Durch die Herstellung der Außenanlagen und Dachbegrünungen verfügt das Gebiet nach Umsetzung der Planung außerdem über mehr Lebensraumstrukturen als im Bestand.</p> <p>Das bestehende Grundstück verfügt heute über eine geringe Klimaaktivität. Die oben beschriebene Erhöhung des Grünflächenanteils und der Baumanzahl im Vorhabengebiet werden sich dagegen positiv auf die klimatische Situation auswirken. Bezüglich der strömungsdynamischen Folgeerscheinungen zeigen die im Rahmen des Klimagutachtens durchgeführten Modellrechnungen, dass sich am Tag auch nach Realisierung der geplanten Bebauung „Hellinghöfe“ im Planungsgebiet und in dessen Umfeld weiterhin ausreichende Belüftungsintensitäten einstellen. Die ange dachte Baustruktur ist mit ihren Solitärbauten derart angelegt, dass eine großflächige Tendenz zu Luftstagnation ausbleibt. Stellenweise ergeben sich gegenüber dem Ist-Zustand sogar Windbeschleunigungen (= klimatischer Positiveffekt).</p> <p>Das Leitziel des Umweltamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden „Sicherung bzw. Entwicklung einer funktionsfähigen, vermehrt begrünten Ventilationsbahn zwischen den Grünflächen entlang des Rheins und dem Areal Kastel-Housing“ (z.B. Eleonorenstraße) kann mit dem vorgelegten Planungsentwurf nur bedingt erreicht werden. Aufgrund der grenznahen Bebauung ist eine straßenbegleitende Pflanzung großkroniger Bäume auf dem Vorhabengrundstück selbst nicht möglich und in der Eleonorenstraße</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>stehen vorhandene Stellplatzflächen und eine Gasleitung weiteren Baumpflanzungen entgegen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Gemäß Planung soll ein Einkaufszentrum entstehen, welches für den gesamten Stadtteil gedacht ist, daher ist es unsinnig dieses 2 km vom Ortszentrum zu realisieren, ohne das hierfür ausreichende Freiflächen zur Verfügung stehen.</p> <p>Auch die anvisierte Auslastung durch weitere Wohnbebauung in der Nachbarschaft ist irrelevant, da sich die meisten Flächen hierfür nicht im Zugriff der Stadt befinden. Im Gegenteil werden bereits einkalkulierte Flächen vom derzeitigen Eigentümer nicht mehr freigegeben (Kastel-Housing).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Vorhaben „Helling-Höfe“ ist als Gesamtkomplex aus Einzelhandelsnutzungen, Wohnnutzungen und einem kleineren Anteil an gewerblichen Nutzungen geplant. Dieser Komplex wird nicht isoliert betrachtet, sondern soll in Ergänzung zum nördlich bestehenden Nahversorgungsstandort An der Helling 3 (derzeit Lidl) und in Verknüpfung mit dem geplanten Quartierszentrum im Bereich der Kastel Housing Area als neues Nahversorgungszentrum „Kastel-West“ an der Wiesbadener Straße mit städtebaulichen und funktionalen Qualitäten eines zentralen Versorgungsbereiches entwickelt werden. Die Festlegung und Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wurde im Rahmen der Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes 2020 vorgenommen. Demnach soll die Versorgung des Ortskerns Kastel zukünftig über zwei neue, vom Ortskern etwa gleich weit entfernt liegende Nahversorgungsbereiche „Helling-Höfe“ und „Am Gückelsberg“ sichergestellt werden. Die Etablierung des Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entspricht somit den Vorgaben der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Wiesbaden 2020.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Der neue Nahversorgungsbereich der Helling-Höfe in Verbindung mit dem bestehenden Discounter trägt wesentlich zur Verbesserung der Nahversorgung für die Einwohner in Mainz-Kastel bei. Der anvisierte Einwohnerzuwachs kann zu einer Steigerung der Auslastung des Nahversorgungszentrums führen, ist aber für die positive Beurteilung des Standortes und seiner Versorgungsfunktion nicht ausschlaggebend.</p> <p>Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Am 21.06.2018 wurde das integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und legt damit Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ fest.</p> <p>Das IEHK bildet somit die Grundlage für die bereits eingetretene Entwicklungsdynamik entlang der Wiesbadener Straße. Auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist Teil dieser Entwicklung und Ausdruck der bereits fortschreitenden Umsetzung des Entwicklungskonzepts.</p> <p>Die Ziele des IEHK sowie die Umsetzung von Planungen und Projekten für einen nachhaltigen Stadtumbau in Mainz-Kastel sind hierbei mit einer mittel- bis langfristigen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Perspektive zu betrachten. Zugriffsmöglichkeiten auf Flächen spielen insbesondere bei kurzfristig umzusetzenden Planungen eine besondere Rolle. Planungen für eine zukunftsgerichtete räumliche Entwicklung der Stadt sind jedoch längerfristiger angelegt und berücksichtigen, dass sich Flächenverfügbarkeiten immer wieder ändern können. So konnte zumindest eine Teilfläche im Bereich von Kastel Housing gekauft und einer städtebaulichen Neuordnung zugeführt werden. Wie sich die städtebaulichen Vorstellungen für das Gelände zukünftig umsetzen lassen, ist derzeit nicht absehbar.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Das gesamte Vorhaben stellt darüber hinaus eine Teilenteignung durch Wertverlust für die derzeitigen Bewohner und Eigentümer dar.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Mit dem Vorhaben geht keine Teilenteignung durch Wertverlust für die Eigentümer der benachbarten Bebauung einher.</p> <p>Die Auswirkungen eines Bebauungsplans auf den Verkehrswert gehören, soweit sie das überplante Grundstück (im Geltungsbereich) selbst betreffen, zum Abwägungsmaterial. Nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert, vor allem, wenn sie bei Grundstücken außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auftreten würden, sind nicht dem Abwägungsmaterial hinzuzufügen. In die Abwägung sind somit nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 08.07.2004 - 3 N 1894/02, OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 20.07.1999 - 7A D 42/98.NE)</p> <p>Das geplante Vorhaben entspricht dem Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden, vorhandene, für eine Flächenentwicklung sehr gut geeignete Flächen insbesondere in städtebaulich integrierter Lage unter Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprechend zu verdichten und dadurch den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll.</p> <p>Die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben ausgehen, wurden umfassend geprüft. Durch das Vorhaben werden die Belichtung, Besonnung und Belüftung der bestehenden und geplanten Wohnungen und Arbeitsstätten in der Umgebung nicht negativ beeinflusst und damit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 5	<p>ich zweifle die ordnungsgemäße Umsetzung an,</p> <ul style="list-style-type: none"> da die Zahl der Stellplätze für die Anzahl der Wohnungen nicht ausreicht. Nach meiner Einschätzung reichen die Stellplätze nicht mal für 50% der Wohnungen. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepo-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>sitionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • der Abstand zur bereits bestehenden Bebauung „An der Helling“ ist nicht ausreichen. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Gemäß § 6 Abs. 1 HBO sind vor den oberirdischen Außenwänden baulicher Anlagen Abstandflächen einzuhalten. Diese müssen nach § 6 Abs. 2 HBO auf dem Grundstück selbst liegen oder dürfen bis zu deren Mitte auch auf öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen liegen. Die Tiefe der Abstandflächen beträgt gemäß § 6 Abs. 5 Nr. 1 HBO allgemein 0,4 H.</p> <p>In drei Bereichen entlang der Straße An der Helling ergeben sich aufgrund der in der Vorhabenplanung vorgese-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>hen grenznahen Bebauung bei einer Tiefe von 0,4 H Abstandsflächen, die über die Mitte der angrenzenden Verkehrsflächen (teilweise als Straßenbegleitgrün) hinausragen bzw. in eine Verkehrsfläche für Gemeinschaftsstellplätze und eine Privatstraße hineinragen würden. Die grenznahe Bebauung dient zum einen der sinnvollen Ausnutzung der Grundstücksfläche und trägt damit dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung.</p> <p>Zum anderen sollen dadurch entlang der Straßenräume klare Raumkanten gebildet und die Wegeführung zwischen Wiesbadener Straße und Rhein über die Straßen An der Helling und die Eleonorenstraße baulich gefasst und damit auch optisch gelenkt werden.</p> <p>Gemäß § 6 Abs. 11 Nr. 1 HBO haben Festsetzungen eines Bebauungsplans, die die Tiefe der Abstandsflächen bindend bestimmen, Vorrang vor den bauordnungsrechtlichen Regelungen. Daher werden aus den oben genannten städtebaulichen Gründen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB vom Landesrecht abweichende Festsetzungen über die Abstandsflächentiefe festgesetzt. Dazu werden in der Planzeichnung einzelne Baugrenzen bestimmt, vor denen im Hinblick auf Flächen außerhalb des Vorhabengebiets vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefen der Abstandsflächen gelten. Entlang von zwei zur Straße An der Helling gewandten Baugrenzen sind dabei mit 0,3 H an der nordwestlichen Baugrenze des Punkthauses mit IV Vollgeschossen und mit 0,35 H an der nordwestlichen Baugrenze des Riegels entlang der Wiesbadener Straße</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>nur geringe Abweichungen vom Bauordnungsrecht festgesetzt. Entlang der nordwestlichen Baugrenze des Punkthauses An der Helling mit V Vollgeschossen wird das Maß der Tiefe der Abstandsfläche auf 0 H festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des geplanten Vorhabens hat das geringere Maß der Tiefe der Abstandsflächen keine nachteiligen Folgen auf die Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung), dem Nachbarschutz sowie den Erfordernissen der Gefahrenabwehr (Brandschutz). Der Abstand zwischen den im Bebauungsplan „Biebricher Straße 1. Änderung (An der Helling)“ festgesetzten Baugrenzen und den festgesetzten Baugrenzen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ beträgt ca. 22 m, so dass in jedem Fall eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der Bebauung beidseits der Straße An der Helling gegeben ist. Die Modellberechnungen der Verschattungsstudie bestätigen dies. Auch die Umgebung wird durch die Planungen nicht verschattet bzw. beeinträchtigt. Eine „erschlagende“ oder „erdrückende“ Wirkung des Bauvorhabens auf die Nachbarbebauung ist ebenfalls nicht gegeben. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB bleiben somit sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung gewahrt. Die Anforderungen an den Brandschutz der Gebäude werden durch die Unterschreitung der Abstandsflächentiefen nach § 6 HBO nicht berührt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<ul style="list-style-type: none"> die geplante Bauhöhe sorgt für eine Beschattung der bereits existierenden Bebauung <p>Ich bitte um Ihre Stellungnahme.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde für das Vorhaben eine Verschattungsstudie erarbeitet. Da aufgrund der Vorhabenplanung nicht durchgängig die nach der Hessischen Bauordnung (HBO) erforderlichen Abstandsflächen eingehalten werden können, wurde untersucht, inwieweit die Planung der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entgegensteht. Darüber hinaus wurden mögliche Auswirkungen auf die Nachbarschaft analysiert.</p> <p>Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Vorhabenplanung trotz zum Teil geringer Gebäudeabstandstiefen in allen Teilbereichen die Entwicklung ausreichend besonnener Grundrisse ermöglicht. Bestandswohnungen in der Nachbarschaft An der Helling und in der Eleonorenstraße werden weiterhin ausreichend besonnt. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben somit für die Umgebungsbebauung gewahrt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 7	<p>gegen den Bebauungsplan „Helling-Höfe“ lege ich form- und fristgerecht Widerspruch ein.</p> <p>Die Ausnutzung und Art der Bebauung ist dem Charakter des Stadtteils Kastel westlich der Reduit unangemessen und unpassend.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Parallel zur Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ wurde für die Wiesbadener Straße als einer der Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens das integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) im Dialog mit den Bürgern, der Verwaltung und der Politik entwickelt.</p> <p>Am 21.06.2018 wurde das IEHK durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und legt damit Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ fest. Durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung löst das Konzept eine interne Bindungswirkung aus. Damit besitzt es neben der Bedeutung für die konzeptionelle Stadtteilentwicklung materielle Bedeutung für die Bauleitplanung - soweit sie maßgebliches Abwägungsmaterial beinhaltet.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in ge-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>mischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Die Wiesbadener Straße soll als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung und Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen. Verknüpfungen zwischen der Wiesbadener Straße und dem Rhein als wichtiges Element im Landschafts- und Stadtraum sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität weiter verbessern. Auf der nordwestlichen Seite (An der Helling) und der südöstlichen Seite (Eleonorenstraße) des Plangebiets sollen die Wegebeziehungen in Richtung des Rheins ausgebaut und aufgewertet und Ventilationsbahnen zur Durchlüftung gesichert und entwickelt werden.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Zur Stärkung des Stadtquartiers soll ein neues Nahversorgungszentrum Kastel-West entwickelt werden.</p> <p>Zudem befinden sich in der Umgebung des Plangebiets mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinufers als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Die Helling-Höfe entsprechen damit sowohl bezüglich der Art als auch dem Maß der baulichen Nutzung den Zielen der Landeshauptstadt Wiesbaden, an diesem Standort ein Nahversorgungszentrum zu entwickeln und gleichzeitig in</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen. Aufgrund dieser Zielsetzung ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zufahrten und Lieferverkehr soll zu Lasten der Nachbarn erfolgen.</p> <p>Die Straße „An der Helling“ ist als Zufahrt für die Warenanlieferung ungeeignet und bereits durch die derzeitige Nutzung mehr als ausgelastet. Warenanlieferung bzw. Zugang für Handwerker und Versorger für die übrigen Ladengeschäfte sind nicht vorgesehen und werden sich auf Flächen abspielen, die dafür nicht vorgesehen sind (Gehwege, Grünflächen, private Zufahrten).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>(Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Privatstraße wird von der Anlieferung nicht tangiert, was durch eine dynamische Schleppkurvenüberprüfung nachgewiesen wurde. Diese Prüfung hat ergeben, dass im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling eine bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) notwendig wird. Dieser Umbau des Gehwegs wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Die Warenanlieferung und die Zugänglichkeit der Gebäude sind damit vollumfänglich durchgeplant. Weitere Flächen privater Dritter werden nicht beansprucht.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Durch massiv erhöhtes Verkehrsaufkommen ist von erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasemissionen auszugehen, welche zu wesentlichen Beeinträchtigungen und Verlusten der Lebensqualität führen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Begründung Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragen ein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum. Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind.</p> <p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) von zwei Minuten angenommen.</p> <p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen. Die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Umfassungsbauteile der Einhausung haben folgende bewertete Mindest-Schalldämmmaße im eingebauten Zustand einzuhalten: Außenwand: $R'w \geq 25$ dB; Dach: $R'w \geq 25$ dB; Rollltor: $R'w \geq 12$ dB.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Es ist somit nicht von einer massiven Erhöhung der Belastung auszugehen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auch bezüglich der Abgasemissionen kann davon ausgegangen werden, dass sich hierdurch keine relevanten Erhöhungen hinsichtlich der untersuchten Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Nutzung im SO - Wohnen und Nahversorgung ergeben werden. Gleichzeitig kann die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Begrünung der Tiefgarage und anderer baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, dazu beitragen, Staub</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zu binden und Luftschadstoffe zu filtern und damit die Schadstoffbelastung der Luft zu mildern. Auch bezüglich der Abgasemissionen sind damit die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin sichergestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Anzahl der Stellplätze in der geplanten Tiefgarage ist im Verhältnis zur geplanten Wohn- und Nutzfläche ungenügend. Die bereits jetzt von Überlastung gekennzeichnete Verkehrs- und Parksituation würde eskalieren. Nicht zuletzt würden dadurch auch Rettungswege und -zeiten beeinträchtigt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Oberirdische Rettungswege werden durch die Stellplätze in der Tiefgarage nicht beeinträchtigt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die fünfstöckige Riegelbebauung widerspricht den in „Umweltbericht Nr. 22“ selbstdefinierten und anscheinend notwendigen Zielen der Stadt.</p> <p>Eine Überbauung und weitere Flächenversiegelung stadtklimatisch relevanter Frischluftbahnen und Kaltluftgebiete, insbesondere in klimatisch vorbelasteten Gebieten, ist nach Ihren eigenen Zielen zu vermeiden bzw. sogar zurückzubauen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinter liegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p> <p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Die Landeshauptstadt Wiesbaden räumt daher aus städtebaulicher Sicht dem Belang des Lärmschutzes gegenüber dem Belang des Klimaschutzes ein höheres Gewicht ein, ohne dabei die grundlegenden klimarelevanten Vorgaben außer Acht zu lassen.</p> <p>Es werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Es werden zum einen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrün-ten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße Ventilationsbahnen vorgesehen. Diese sollen unter Berücksichtigung der notwendigen Durchlüftungsintensität begrünt sein. Zum anderen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Festsetzungen zur intensiven Dachbegrünung über Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, zur extensiven und intensiven Dachbegrünung auf Gebäuden, zur Erhaltung und An-pflanzung von Bäumen, zu Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Oberflächenbefestigung, Bewirtschaftung von Niederschlagswasser) getroffen sowie Hinweise zur Berücksichtigung heller Fassadengestaltungen, die die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann, formuliert.</p> <p>Das Vorhabengrundstück ist im Bestand bereits zu ca. 80 % versiegelt. Die wenigen vorhandenen Grünflächen sind aufgrund ihrer Verteilung und Lage kaum klimawirksam und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nur sehr eingeschränkt geeignet. Auch wenn das geplante Vorhaben zukünftig eine flächenmäßig höhere Versiegelung bis zu 100 % aufweisen wird, wird das Plangebiet nach Umsetzung aller festgesetzten Maßnahmen eine höhere ökologische Wertigkeit aufweisen als bisher. Die geplante extensive und intensive Begrünung auf ca. 60 % der Dachflächen im Sondergebiet (Gebäude und Tiefgarage) sowie die Anpflanzung von Gehölzen und Bäumen u. a. heimischer Arten tragen wesentlich zur Steigerung des Biotopwertes bei. Durch die Herstellung der Außenanlagen und Dachbegrünungen verfügt das Gebiet nach Umsetzung der Planung außerdem über mehr Lebensraumstrukturen als im Bestand.</p> <p>Das bestehende Grundstück verfügt heute über eine geringe Klimaaktivität. Die oben beschriebene Erhöhung des Grünflächenanteils und der Baumanzahl im Vorhabengebiet werden sich dagegen positiv auf die klimatische Situation auswirken. Bezüglich der strömungsdynamischen Folgeerscheinungen zeigen die im Rahmen des Klimagutachtens durchgeführten Modellrechnungen, dass sich am Tag auch nach Realisierung der geplanten Bebauung „Hellinghöfe“ im Planungsgebiet und in dessen Umfeld weiterhin ausreichende Belüftungsintensitäten einstellen. Die ange-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>dachte Baustruktur ist mit ihren Solitärbauten derart angelegt, dass eine großflächige Tendenz zu Luftstagnation ausbleibt. Stellenweise ergeben sich gegenüber dem Ist-Zustand sogar Windbeschleunigungen (= klimatischer Positiveffekt).</p> <p>Das Leitziel des Umweltamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden „Sicherung bzw. Entwicklung einer funktionsfähigen, vermehrt begrünten Ventilationsbahn zwischen den Grünflächen entlang des Rheins und dem Areal Kastel-Housing“ (z.B. Eleonorenstraße) kann mit dem vorgelegten Planungsentwurf nur bedingt erreicht werden. Aufgrund der grenznahen Bebauung ist eine straßenbegleitende Pflanzung großkroniger Bäume auf dem Vorhabengrundstück selbst nicht möglich und in der Eleonorenstraße stehen vorhandene Stellplatzflächen und eine Gasleitung weiteren Baumpflanzungen entgegen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Gemäß Planung soll ein Einkaufszentrum entstehen, welches für den gesamten Stadtteil gedacht ist, daher ist es unsinnig dieses 2 km vom Ortszentrum zu realisieren, ohne das hierfür ausreichende Freiflächen zur Verfügung stehen.</p> <p>Auch die anvisierte Auslastung durch weitere Wohnbebauung in der Nachbarschaft ist irrelevant, da sich die meisten Flächen hierfür nicht im Zugriff der Stadt befinden. Im Gegenteil werden bereits einkalkulierte Flächen vom derzeitigen Eigentümer nicht mehr freigegeben (Kastel-Housing).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Vorhaben „Helling-Höfe“ ist als Gesamtkomplex aus Einzelhandelsnutzungen, Wohnnutzungen und einem kleineren Anteil an gewerblichen Nutzungen geplant. Dieser Komplex wird nicht isoliert betrachtet, sondern soll in Ergänzung zum nördlich bestehenden Nahversorgungsstandort An der Helling 3 (derzeit Lidl) und in Verknüpfung mit dem geplanten Quartierszentrum im Bereich der Kastel</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Housing Area als neues Nahversorgungszentrum „Kastel-West“ an der Wiesbadener Straße mit städtebaulichen und funktionalen Qualitäten eines zentralen Versorgungsbereiches entwickelt werden. Die Festlegung und Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wurde im Rahmen der Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes 2020 vorgenommen. Demnach soll die Versorgung des Ortskerns Kastel zukünftig über zwei neue, vom Ortskern etwa gleich weit entfernt liegende Nahversorgungsbereiche „Helling-Höfe“ und „Am Gückelsberg“ sichergestellt werden. Die Etablierung des Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entspricht somit den Vorgaben der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Wiesbaden 2020.</p> <p>Der neue Nahversorgungsbereich der Helling-Höfe in Verbindung mit dem bestehenden Discounter trägt wesentlich zur Verbesserung der Nahversorgung für die Einwohner in Mainz-Kastel bei. Der anvisierte Einwohnerzuwachs kann zu einer Steigerung der Auslastung des Nahversorgungszentrums führen, ist aber für die positive Beurteilung des Standortes und seiner Versorgungsfunktion nicht ausschlaggebend.</p> <p>Bereits im integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Am 21.06.2018 wurde das integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden als</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und legt damit Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ fest.</p> <p>Das IEHK bildet somit die Grundlage für die bereits eingetretene Entwicklungsdynamik entlang der Wiesbadener Straße. Auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist Teil dieser Entwicklung und Ausdruck der bereits fortschreitenden Umsetzung des Entwicklungskonzepts.</p> <p>Die Ziele des IEHK sowie die Umsetzung von Planungen und Projekten für einen nachhaltigen Stadtumbau in Mainz-Kastel sind hierbei mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive zu betrachten. Zugriffsmöglichkeiten auf Flächen spielen insbesondere bei kurzfristig umzusetzenden Planungen eine besondere Rolle. Planungen für eine zukunftsgerichtete räumliche Entwicklung der Stadt sind jedoch längerfristiger angelegt und berücksichtigen, dass sich Flächenverfügbarkeiten immer wieder ändern können. So konnte zumindest eine Teilfläche im Bereich von Kastel Housing gekauft und einer städtebaulichen Neuordnung zugeführt werden. Wie sich die städtebaulichen Vorstellungen für das Gelände zukünftig umsetzen lassen, ist derzeit nicht absehbar.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
Lfd. Nr. 8, 12, 13	<p>als Anwohner der Privatstrasse \"An der Helling\" bestehen Bedenken an der vorgesehenen Planung der Zufahrt für die LKW´s zu den Hellinghöfen.</p> <p>Die Sattelschlepper müssen zur Anlieferung von Waren unmittelbar vor der Einfahrt in einer scharfen Kurve zur Privatstrasse rückwärts in den Innenhof der Hellinghöfe fahren.</p> <p>Die Laster rangieren dann auf der öffentlichen Strassenfläche zur Einfahrt, die sich in der Kurve befindet und die Zufahrt zur Helling tangiert bzw. diese Spielstrasse mit benutzt. Für die spielenden Kinder wäre das lebensgefährlich und wir meinen, dass der Eigentümer der Hellinghöfe verpflichtet ist, selbst auf seinem Grundstück für ausreichend Rangierfläche zu sorgen, so dass die schweren Fahrzeuge stets vorwärts das Grundstück befahren und wieder verlassen können.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Die Unterbringung aller Rangierflächen auf dem Vorhaben Grundstück ist aufgrund des Grundstückszuschnitts und der geplanten baulichen Dichte zur Unterbringung des Nahversorgungszentrum sowie des in Wiesbaden benötigten Wohnraums nicht möglich. Es besteht keine Pflicht, auf dem eigenen Grundstück alle Rangierflächen nachzuweisen, wenn dafür unmittelbar an die Anlieferungszone angrenzend ausreichend öffentliche Flächen zur Verfügung stehen. Der Anlieferungsbereich für den Vollsortimeter selbst liegt vollständig auf dem Privatgrundstück.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Bemerkenswert ist, dass der Eigentümer angrenzende Parkplätze bis hin zum direkt anliegendem Reihenhaus Nr. ■ aufgekauft hat, das seit Ewigkeit leer steht. Was mit dem Ankauf beabsichtigt wird, entzieht sich bisher unserer Kenntnis.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Weg zum Rhein für die Öffentlichkeit wird über das Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit im vorhabenbezogenen Bebauungsplan gesichert und durch eine zusätzliche Regelung außerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans begründet.</p> <p>Durch den Rücksprung des Bauvorhabens entlang der Straße An der Helling wird dieser Zugang zum Rhein möglich. Das Gehrecht liegt somit ausschließlich auf den privaten Flächen des Vorhabenträgers, die Eigentümer der anliegenden Privatstraße sowie die Stellplätze auf privaten Flächen (Privatstraße) sind hierdurch nicht betroffen.</p> <p>Dieser Gehweg soll über das Grundstück Gemarkung Kastel, Flur 2, Flurstück 29/86 (Reihenhaus Nr. 30) verlängert werden, um die Verbindung zum Rhein durchgehend zu sichern. Dies wird im Durchführungsvertrag entsprechend geregelt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Wir weisen darauf hin, dass jegliche bauliche Veränderung an der Privatstrasse \“An der Helling\“ die Zustimmung aller Bruchteilseigentümer bedarf. Ohne diese Zustimmung wurde bereits ein Bauzaun zur Einfriedigung eines erworbenen Teilgrundstückes errichtet, dessen Bereich derart durch die Sträucher zugewachsen ist, dass der Bauzaun, der teilweise</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Privatstraße liegt nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und es sind hier auch</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>auf der Privatstrasse steht, bei nächster Gelegenheit auf diese fällt. Bestehende Verkehrssicherungspflichten werden hier verletzt.</p>	<p>keine baulichen Änderungen vorgesehen. Sie ist daher, genauso wie Verkehrssicherungspflichten auf Privatgrundstücken, nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Zufahrt zur Anlieferung von Waren bedarf in jedem Fall einer planerischen Änderung, so dass spielende Kinder nicht gefährdet werden und stets ein ungehinderter Zugang zur Privatstrasse gewährleistet ist.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Gefährdung der Kinder und der Privatstraße innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>Lfd. Nr. 9</p>	<p>wir wenden uns an Sie als Bewohner des Reihenhauses „An der Helling - [REDACTED]“ in Kastel. Wir schließen uns den von [REDACTED] und [REDACTED] angeführten Kritikpunkten, positiver wie negativer Art, an, hierbei insbesondere den zu erwartenden zunehmenden Belastungen durch Lieferverkehr und Kfz nutzende Besucher des geplanten Supermarktes sowie weiterer Geschäfte. In diesem Zusammenhang befürchten wir, dass unsere sehr exponiert gelegenen Privatparkplätze angesichts der jetzt schon angespannten Parksituation, häufig von Unbefugten in Beschlag genommen werden. Eine mögliche Lösung, dies zu verhindern, wäre z.B. die Kostenübernahme für Parkplatzsperren und deren Montage durch den Bauträger der Hellinghöfe.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Der Verweis auf die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen Nr. 8 und Nr. 11 wird zur Kenntnis genommen und es wird auf die Begründungen innerhalb dieses Abwägungsdokuments zu den jeweiligen Stellungnahmen verwiesen.</p> <p>Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen As-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>pekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragen-ein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum.</p> <p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) von zwei Minuten angenommen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen. Die Umfassungsbauteile der Einhausung haben folgende bewertete Mindest-Schalldämmmaße im eingebauten Zustand einzuhalten: Außenwand: $R'w \geq 25$ dB; Dach: $R'w \geq 25$ dB; Rollltor: $R'w \geq 12$ dB.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auch bezüglich der Abgasemissionen kann davon ausgegangen werden, dass sich keine relevanten Erhöhungen hinsichtlich der untersuchten Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Nutzung im</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>SO - Wohnen und Nahversorgung ergeben werden. Gleichzeitig kann die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Begrünung der Tiefgarage und anderer baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, dazu beitragen, Staub zu binden und Luftschadstoffe zu filtern und damit die Schadstoffbelastung der Luft zu mildern. Auch bezüglich der Abgasemissionen sind damit die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin sichergestellt.</p> <p>Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausge-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>lösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Bau- grundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahr- radabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssys- tems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahradabstellplatz her- zustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahradabstellplätze können auf die bauseitig vorge- sehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze ge- genüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landes- hauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlge- schützte Lastenfahrad-Abstellplätze mit leichter Zugäng- lichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglich- keit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nah- versorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für min- destens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Verkehrsgutachten weist nach, dass die Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage mit Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept grundsätzlich ausreichend bemessen sind. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder gar überschritten werden,</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>wird die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal unterbunden. Dies ist durch eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag gesichert.</p> <p>Das Vorhaben stellt für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von illegalem Parken auf privaten Flächen außerhalb des Geltungsbereichs sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern eine Frage der Verkehrsüberwachung vor Ort bzw. ordnungsrechtlicher Maßnahmen.</p> <p>In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 10	<p>grundsätzlich ist eine Verbesserung der städtebaulichen Situation des Areal zu begrüßen.</p> <p>Als Anteilseigentümer der Privatstraße „An der Helling“ möchte ich allerdings meine Bedenken zu der geplanten Zufahrt zu den Helling-Höfen mitteilen.</p> <p>Laut den vorliegenden Plänen, ist eine Zufahrt des Anlieferverkehrs zum Großteil der Geschäfte ausschließlich über öffentliche Straßenflächen nicht möglich. Die Zufahrt des LKW Anlieferverkehrs erfordert, gemäß der aktuellen Planung, dass Teilbereiche der Privatstraße „An der Helling“ zumindest von den LKW-Zugmaschinen befahren werden. Diese zusätzliche Belastung der Privatstraße „An der Helling“ bedeutet höhere Aufwände für Instandhaltung, Reinigung, Beleuchtung, Räumung etc., für die Anteilseigentümer der Privatstraße.</p> <p>Diese könnten durch eine angepasste Planung, die Zufahrten des Anlieferverkehrs ausschließlich über öffentliche Straßenflächen ermöglicht, vermieden werden.</p> <p>Daher bin ich der Meinung, dass zur Umsetzung des Vorhabens die Planung entsprechend geändert werden muss.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Darüber hinaus erfordert die aktuell geplante Zufahrt des Anlieferverkehrs Anpassungen des Gehwegs bzw. Ertüchtigung im Bereich der Privatstraße. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Zustimmung aller Anteilseigentümer der Privatstraße Voraussetzung für eine solche bauliche Veränderung der Privatstraße ist.</p>	<p>Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Privatstraße wird von der Anlieferung nicht tangiert, was durch eine dynamische Schleppkurvenüberprüfung nachgewiesen wurde. Diese Prüfung hat ergeben, dass im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling eine bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) notwendig wird. Dieser Umbau des Gehwegs wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 11	<p>als Anwohner und Eigentümer des Hauses An der Helling ■■■ möchte ich folgende Stellungnahme abgeben:</p> <p>Die Entwicklungsabsicht den Ortsteil Mainz-Kastel auf einer Fläche zwischen Wiesbadener Straße, Eleonorenstraße und An der Helling ist zunächst einmal als positiv zu bewerten. Es ist geplant mit dem Vorhaben zum einen neue Wohnflächen, Gewerbenutzungsflächen als auch ein Nahversorgungszentrum mit Einzelhandel zu entwickeln.</p> <p>Die geplante hochwertige Bebauung ist wünschenswert und zielgerichtet damit die derzeitige Nutzung der Fläche die teilweise den Eindruck einer</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Privatstraße liegt nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und es sind hier auch keine baulichen Änderungen vorgesehen. Die Hinweise sind daher nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Verwahrlosung hergibt durch eine vorzeigbare Nutzungsstruktur abgelöst wird. Zum Bebauungsplan möchte ich folgende Punkte aufführen:</p> <p>1. Jede bauliche Veränderung an der Privatstraße „An der Helling“ bedarf der Zustimmung aller Bruchteilseigentümer!</p>	Keine
	<p>2. Jegliche bauliche Veränderung bzw. Grenzbebauung in Verbindung mit den Sondereigentumsflächen (Stellplätze) der WEG An der Helling 16 - 16L bedürfen der Zustimmung der WEG An der Helling 16 - 16L und der jeweiligen Eigentümer.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Sondereigentumsflächen (Stellplätze) der WEG An der Helling 16 - 16L liegen nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und es sind hier auch keine baulichen Änderungen vorgesehen. Sie sind daher nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3. Die zu hohe Bebauung mit kompletter Ausnutzung der Grundstücksfläche ist zu nah an die privaten Grundstücke „An der Helling 16 - 16 L“ gesetzt worden. Es entsteht ein Wertverlust vor allem für das Grundstück der WEG An der Helling 16 - 16L. Es wurde in der Begründung des Bauvorhabens schon die Nichteinhaltung der Abstandsflächen nach § 6 Abs. 5 Nr. 1 HBO zu den Grundstücken An der Helling festgestellt. Dabei werden insbesondere die Abstände zu den dort befindlichen Stellplätzen der WEG „An der Helling 16 - 16L“ sowie der Privatstraße „An der Helling“ nicht eingehalten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Auswirkungen eines Bebauungsplans auf den Verkehrswert gehören, soweit sie das überplante Grundstück (im Geltungsbereich) selbst betreffen, zum Abwägungsmaterial. Nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert, vor allem, wenn sie bei Grundstücken außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auftreten würden, sind nicht dem Abwägungsmaterial hinzuzufügen. In die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Abwägung sind somit nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 08.07.2004 - 3 N 1894/02, OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 20.07.1999 - 7A D 42/98.NE)</p> <p>Das geplante Vorhaben entspricht dem Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden, vorhandene, für eine Flächenentwicklung sehr gut geeignete Flächen insbesondere in städtebaulich integrierter Lage unter Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprechend zu verdichten und dadurch den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll.</p> <p>Die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben ausgehen, wurden umfassend geprüft. Durch das Vorhaben werden die Belichtung, Besonnung und Belüftung der bestehenden und geplanten Wohnungen und Arbeitsstätten in der Umgebung nicht negativ beeinflusst und damit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.</p> <p>Aufgrund der Vorhabenplanung ergeben sich außerhalb des Vorhabengebiets drei Bereiche in der Straße An der Helling, in denen die Abstandsflächen aufgrund der geplanten grenznahen Bebauung im Vorhabengebiet bei einer Tiefe von 0,4 H Abstandsflächen über die Mitte der angrenzenden Verkehrsflächen (teilweise als Straßenbegleit-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>grün) hinausragen bzw. in eine Verkehrsfläche für Gemeinschaftsstellplätze und eine Privatstraße hineinragen würden.</p> <p>Die grenznahe Bebauung dient zum einen der sinnvollen Ausnutzung der Grundstücksfläche und trägt damit dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung. Zum anderen sollen dadurch entlang der Straßenräume klare Raumkanten gebildet und die Wegeführung zwischen Wiesbadener Straße und Rhein über die Straßen An der Helling und die Eleonorenstraße baulich gefasst und damit auch optisch gelenkt werden.</p> <p>Aus diesem Grund werden in der Planzeichnung einzelne Baugrenzen bestimmt, vor denen im Hinblick auf Flächen außerhalb des Vorhabengebiets vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefen der Abstandsflächen gelten. Das geringere Maß der Tiefe der Abstandsflächen hat jedoch keine nachteiligen Folgen auf die Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung), dem Nachbarschutz sowie den Erfordernissen der Gefahrenabwehr (Brand-schutz). Der Abstand zwischen den im Bebauungsplan „Biebricher Straße 1. Änderung (An der Helling)“ festgesetzten Baugrenzen und den festgesetzten Baugrenzen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ beträgt ca. 22 m, so dass in jedem Fall eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der Bebauung beid-seits der Straße An der Helling gegeben ist. Die Modellbe-rechnungen der Verschattungsstudie zum vorhabenbezo-genen Bebauungsplan bestätigen dies. Auch die Umge-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>bung wird durch die Planungen nicht verschattet bzw. beeinträchtigt. Eine „erschlagende“ oder „erdrückende“ Wirkung des Bauvorhabens auf die Nachbarbebauung ist ebenfalls nicht gegeben. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB bleiben somit sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung gewahrt. Die Anforderungen an den Brandschutz der Gebäude werden durch die Unterschreitung der Abstandsfächertiefen nach § 6 HBO nicht berührt.</p> <p>Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die bisher auf dem Vorhabengrundstück bestehende niedriggeschossige Bebauung möglicherweise eine Begünstigung für den Einwander darstellt, er aber auf dessen Erhalt - insbesondere in der innerörtlichen Lage - keinen Anspruch hat.</p> <p>Die neue Wohnbebauung und eine möglicherweise vermehrte Einsichtnahme der neuen Bewohner auf bereits bebaute Bereiche führt nicht zu einer Verletzung des Rücksichtnahmegebotes. Ein Nachbar ist öffentlich-rechtlich nicht dagegen geschützt, dass das eigene Grundstück (Gebäude und Balkone sowie Terrassen und Gartenflächen) eingesehen werden kann. Zudem ist eine solche Beeinträchtigung nicht unabwendbar. Der Nachbar kann sich durch Vorhänge, Jalousien oder dergleichen schützen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3.1. Die Gebäude haben vor allem im Bereich der südlichen Rheinseite eine zu hohe Gebäudehöhe.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Die Orientierung am Fox-Hochhaus kann wenn überhaupt nur für die Bebauung entlang der Wiebadener Straße gelten. Aber auch das FOX-Hochhaus ist nicht repräsentativ in seiner Bauhöhe für das Wohnviertel. Es stellt eher die Ausnahme dar und sollte daher nicht als Vergleich herangezogen werden dürfen.</p> <p>Die Bebauung ist zum Rhein hin zu hoch geplant. Ein deutlicher Abfall der Gebäudehöhe zum Rhein hin ist nicht gegeben. Schon die Orientierung an dem Fox-Hochhaus und dem Wohnhof Beck ist eine falsche Annahme, stellen diese Gebäude doch im Wohnviertel eine extreme Ausnahme in der Gebäudehöhe auf der südwestlichen Straßenseite entlang des Rheinufer dar. Entlang des gesamten Rheinufer sind im Verlaufe der Eleonorenstraße und des Helling-Viertels nur bis zu 3 stöckige Wohngebäude errichtet. Der Wohnhof Beck stellt daher eine besondere Ausnahme dar. Auch die Gebäudefront des Wohnhofes Beck zum Rhein hin ist stark reduziert in seiner Höhe.</p> <p>Bei der Planung der Helling-Höfe ist die geforderte abgestaffelte Gebäudehöhe zum südlichen Rheinufer hin nur minimal. Die Punkthäuser H3 und E.1 sollten sich vielmehr an die Höhe der Hausreihen „An der Helling 16 und 20“ angleichen (max. 3 Vollgeschosse). Zusätzlich müssten dann um wirklich eine Abstufung erkennen zu können die Häuser H.2, E.2 eine verringerte Gebäudehöhe aufweisen (max. 4 Vollgeschosse mit Staffelgeschoss). Die Grundstücke vor allem auch die Gartengrundstücke „An der Helling 16-16L“ sind stark von der Bebauung des Gebäudes H.3 beeinträchtigt. Hier wird nicht überall der nach der Hessischen Bauordnung (HBO) erforderliche Abstand eingehalten. Vor allem bei der noch tiefstehenden Sonne im Frühjahr und Herbst wird in den Morgenstunden aufgrund der Höhe des Gebäudes und der nahen Bebauung bis an die Grundstücksgrenze ein erheblicher Schattenwurf auf die Gärten der WEG „An der Helling 16, 16 A, 16 B“ erfolgen. Die Nutzung der Sonneneinstrahlung durch die Bewohner der Häuser ist somit in diesen Stunden nicht möglich. Die</p>	<p>Begründung</p> <p>Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Parallel zur Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ wurde für die Wiesbadener Straße als einer der Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) im Dialog mit den Bürgern, der Verwaltung und der Politik entwickelt.</p> <p>Am 21.06.2018 wurde das IEHK durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und legt damit Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ fest. Durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung löst das Konzept eine interne Bindungswirkung aus. Damit besitzt es neben der Bedeutung für die konzeptionelle Stadtteilentwicklung materielle Bedeutung für die Bauleitplanung - soweit sie maßgebliches Abwägungsmaterial beinhaltet.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Grundstücke werden weniger besonnt, die volle Hauswand Haus 16 erhält weniger Sonnenlicht, welches für eine Abtrocknung der Hauswand notwendig erscheint. Eine ausreichende Besonnung ist nicht gegeben.</p> <p>Vor allem das Gebäude H.3 wird, da bis an die Grundstücksgrenze gebaut mit seinen 4 Vollstockwerken, dem 5. Halbstockwerk, den Balkonen nach Westen ausgerichtet für die Bewohner der WEG „An der Helling 16, 16A, 16B“ eine deutlich Beeinträchtigung haben und vor allem bei einer Gartennutzung wird von dem Gebäude unweigerlich eine „erschlagende“ „bedrückende“ Wirkung ausgehen. Die Gartennutzung ist daher für die Bewohner dieser Häuser stark beeinträchtigt. Zumal ist davon auszugehen, dass die Balkone des Gebäudes H.3 auch in den Abend und Nachtstunden genutzt werden, hier ist zum einen eine direkte Einsicht in den Gärten der Häuser An der Helling 16 - 16 L möglich. Zusätzlich ist von einer deutlichen nächtlichen Beeinträchtigung der Bewohner „An der Helling 16, 16A, 16 B“ auszugehen. Die Nachtruhe wird grade in den warmen Sommermonaten erheblich gestört sein. Von diesen Einschränkungen fühle ich mich als Eigentümer und Bewohner des Hauses ■ stark betroffen.</p> <p>In diesem Punkt ist die Wertminderung und die Wohnqualität der Häuser stark betroffen und gemindert. Es sollte daher überlegt werden, dass das Wohnhaus H.3 im Bebauungsplan bis auf die Höhe der Reihenhäuser „An der Helling 16 - 16L“ Richtung Wiesbadener Straße zurückversetzt wird.</p> <p>Kann dies nicht erfolgen, stellt sich für mich die Frage, wie die Wertminderung ausgeglichen werden kann.</p>	<p>nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Die Wiesbadener Straße soll als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung und Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen. Verknüpfungen zwischen der Wiesbadener Straße und dem Rhein als wichtiges Element im Landschafts- und Stadtraum sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität weiter verbessern. Auf der nordwestlichen Seite (An der Helling) und der südöstlichen Seite (Eleonorenstraße) des Plangebiets sollen die Wegebeziehungen in Richtung des</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Rheins ausgebaut und aufgewertet und Ventilationsbahnen zur Durchlüftung gesichert und entwickelt werden. Zur Stärkung des Stadtquartiers soll ein neues Nahversorgungszentrum Kastel-West entwickelt werden.</p> <p>Zudem befinden sich in der Umgebung des Plangebiets mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinufers als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Die Helling-Höfe entsprechen damit sowohl bezüglich der Art als auch dem Maß der baulichen Nutzung den Zielen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>der Landeshauptstadt Wiesbaden, an diesem Standort ein Nahversorgungszentrum zu entwickeln und gleichzeitig in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen. Aufgrund dieser Zielsetzung ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde für das Vorhaben eine Verschattungsstudie erarbeitet. Da aufgrund der Vorhabenplanung nicht durchgängig die nach der Hessischen Bauordnung (HBO) erforderlichen Abstandsflächen eingehalten werden können, wurde untersucht, inwieweit die Planung der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entgegensteht. Darüber hinaus wurden mögliche Auswirkungen auf die Nachbarschaft analysiert.</p> <p>Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Vorhabenplanung trotz zum Teil geringer Gebäudeabstandstiefen in allen Teilbereichen die Entwicklung ausreichend besonnener Grundrisse ermöglicht. Bestandswohnungen in der Nachbarschaft An der Helling und in der Eleonorenstraße werden weiterhin ausreichend besonnt. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben somit für die Umgebungsbebauung gewahrt.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Abstandsflächen und dem Wertverlust innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>4. Der Bebauungsplan mit den darin geplanten Stellplätze weicht von der „Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder“ der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 14.02.2008 ab!</p> <p>Die Stellplatzfläche der Tiefgarage ist nicht ausreichend in der Anzahl der Stellplätze für die geplanten 180 Wohneinheiten als auch für die Kunden der Gewerbefläche. Dies erhöht massiv den Parkplatz- und Verkehrsdruck auf die benachbarten Straßen vor allem auch der Privatstraße „An der Helling“ als auch auf die Fahrradstraße Eleonorenstraße.</p> <p>Es steht schon jetzt fest, dass z. B. an Samstagen oder vor Feiertagen die Kapazitäten der Tiefgarage nicht ausreichen werden, dies wird zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen. Da sich die Zufahrt in die Tiefgarage über die Straße „An der Helling“ direkt im Anschluss eine Ampelkreuzung (30m) befindet, ist bei einem Rückstau eine uneingeschränkte Nutzung der engen Straße mit engem Kurvenverlauf direkt im Bereich der Zufahrt nicht möglich. Das ungehinderte Ein- und Ausfahren der Anwohner auch in die Privatstraße hinein wird nicht möglich sein. Ein langer Rückstau evtl. auch bis auf die Wiesbadener Landstraße ist zu befürchten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausge-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>lösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Bau- grundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahr- radabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssys- tems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahradabstellplatz her- zustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahradabstellplätze können auf die bauseitig vorge- sehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze ge- genüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landes- hauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlge- schützte Lastenfahrad-Abstellplätze mit leichter Zugäng- lichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglich- keit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nah- versorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für min- destens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen. Der Gutachter empfiehlt aufgrund der geringsten Eingriffserfordernisse Planvariante 2 (Zufahrt über Straße An der Helling, Ausfahrt über Eleonorenstraße).</p> <p>Das Verkehrsgutachten weist nach, dass die Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage mit Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept grundsätzlich ausreichend bemessen sind. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder gar überschritten werden, wird die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal unterbunden. Dies ist durch eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag gesichert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>5. Die Einfahrt in die Tiefgarage und zusätzlich die Zufahrt für die Belieferung eines Supermarktes soll über die Straße An der Helling erfolgen. Diese Straße ist sehr eng gebaut. Die geplanten Zufahren befinden sich in direktem Anschluss an die Ampelkreuzung und Ausfahrt von „An der Helling“ auf die Wiesbadener Straße. Durch die Anlieferung werden insbesondere an der Straße „An der Helling“ und der Privatstraße eine Behinderung des Verkehrsflusses sowie eine Beeinträchtigung des Fußgängerbereiches gesehen. Bei der Anlieferung müssten die riesigen LKW bzw. Sattelschlepper auf der öffentlichen Verkehrsstraße rangieren und sogar den Bürgersteig befahren. Zudem befindet sich der Rangierbereich in einer scharfen unübersichtlichen Kurve der Straße „An der Helling“. Zusätzlich mündet die Privatstraße hier in die Straße „An der Helling“ ein. Die Privatstraße ist Spielstraße</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>und wird von vielen Kindern der Anwohner auch als Spielstraße genutzt. Das Rangieren von riesigen LKW im Kurvenbereich und Einfahrtsbereich einer Straße birgt ein hohes Gefahrenpotenzial. Der Eigentümer der „Helling-Höfe“ muss verpflichtet werden die Belieferung des Supermarktes ohne ein rangieren auf öffentlicher Verkehrsfläche im Wohngebiet zu ermöglichen z. B. dadurch, dass die Lastfahrzeuge auf der einen Seite auf das Grundstück einfahren und auf gegenüberliegender Seite das Grundstück verlassen. In jedem Fall ist stets ein ungehinderter Zugang/Zufahrt und Abgang/Ausfahrt zur Privatstraße „An der Helling“ und zur Kreuzung an der Wiesbadener Straße zu gewährleisten. Spielende Kinder dürfen nicht in Gefahr geraten. Dies zieht planerische Änderungen des Bauplanes nach sich.</p>	<p>sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppekuren geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Satelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppekurenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die Unterbringung aller Rangierflächen auf dem Vorhaben Grundstück ist aufgrund des Grundstückszuschnitts und</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>der geplanten baulichen Dichte zur Unterbringung des Nahversorgungszentrum sowie des in Wiesbaden benötigten Wohnraums nicht möglich. Es besteht keine Pflicht, auf dem eigenen Grundstück alle Rangierflächen nachzuweisen, wenn dafür unmittelbar an die Anlieferungszone angrenzend ausreichend öffentliche Flächen zur Verfügung stehen. Der Anlieferungsbereich für den Vollsortimeter selbst liegt vollständig auf dem Privatgrundstück.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimeter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf heraufzurufen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>6. Sammlung Niederschlagswasser durch Aufschüttung der Fläche gegenüber den Nachbargrundstücken ist nicht ersichtlich ausreichend. Die geplanten Geländemodellierungen der „Helling-Höfe“ bedingen ein Abfallen des Geländes zu den angrenzenden Nachbargrundstücken. Es ergeben sich entsprechende Fließrichtungen des Niederschlagswassers vor allem bei Starkregen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Vom Ingenieurbüro Thom wurde zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan ein Entwässerungskonzept erarbeitet.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Die Kanalisation der Privatstraße „An der Helling“ kann das anfallende Wasser, vor allem bei Starkregenereignissen nicht aufnehmen und verarbeiten.</p> <p>Es muss sehr deutlich gemacht werden, wie vor allem im Falle von Starkregenereignissen die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgen soll. Das gesamte Plangebiet liegt im Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz. Daher ist der Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser im Besonderen nachzuweisen.</p>	<p>Dieses stellt fest, dass eine Entwässerung sowohl des Schmutz- als auch des Niederschlagswassers grundsätzlich möglich ist. Hierbei ist das im Plangebiet anfallende, nicht behandlungsbedürftiges Niederschlagswasser neu errichteter Dachflächen, privater Verkehrsflächen und sonstiger befestigter Flächen der privaten Baugrundstücke, sofern es nicht gesammelt oder verwertet wird und weder wasserrechtliche noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen, zu versickern und / oder gedrosselt abzuleiten. Die Ableitung ist in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben auf 7,5 Liter je Sekunde und Hektar begrenzt worden.</p> <p>Der sich daraus ergebende erforderliche Retentionsraum zur Rückhaltung des Regenwassers kann zum einen über entsprechende Speicherelemente auf der Tiefgaragenüberdeckung, im Zusammenhang mit der Dachbegrünung und / oder durch Zisternen in ausreichendem Maße bereitgestellt werden.</p> <p>Mit diesem Entwässerungskonzept wird auch der Überflutungsnachweis erbracht. Mit dem Überflutungsnachweis wird sichergestellt, dass die Überflutung bis zum 30-jährigen Regenereignis auf dem Grundstück schadlos zurückgehalten werden kann. Ein Abfließen von Niederschlagswasser auf die angrenzenden Nachbargrundstücke wird somit vermieden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>7. Zwar liegt das Plangebiet nach den alten Karten aus dem Jahr 2012 weder innerhalb des potentiellen Überschwemmungsbereichs bei HQ100 noch innerhalb des potentiellen Überschwemmungsbereichs eines extremen Hochwassers (HQExtrem). Wir haben es aber vor allem in den letzten 10 Jahren mit einem stetigen Klimawandel zu tun. Die in den letzten Jahren vor allem auch in Deutschland stattgefundenen Schäden durch extreme Niederschlagsereignisse und Hochwässer in den Auenbereichen sind in den Karten aus dem Jahr 2012 nicht berücksichtigt. Für eine in die Zukunft ausgerichtete Bebauung vor allem in der sehr großen Nähe zum Flussufer des Rheins sind diese Grenzen vermutlich nicht mehr ausreichend. Die Stadt Wiesbaden hat sogenannte Fließpfadkarten erhalten. Die Daten dieser Karten sollten bei der Bebauungsplanung berücksichtigt werden. Evtl. gehen hieraus Anpassungen an den Klimawandel erforderlich.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das gesamte Plangebiet liegt im Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz. Nach der Risikokarte des Hochwasserrisikomanagementplans Rheingau des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, aus dem Jahr 2012 liegt das Plangebiet jedoch weder innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs bei HQ₁₀₀ noch innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs eines extremen Hochwassers (HQ_{Extrem}). Somit sind keine technischen Maßnahmen an den Gebäuden notwendig, um den Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht zu werden und negative Auswirkungen auf Menschen, Sachwerte und Umwelt zu vermeiden.</p> <p>Die Fließpfadkarten zeigen weder für das Plangebiet noch für die angrenzenden Nachbargrundstücke eine Gefährdung durch abfließende Wassermassen bei Starkregenereignissen. Nach Darstellung der Karte ist zu erwarten, dass im Falle eines Starkregenereignisses das Wasser in Richtung Norden entlang der Wiesbadener Straße abfließt und somit weder das Plangebiet noch die Nachbargrundstücke durch abfließendes Wasser gefährdet wären.</p> <p>Das erstellte Entwässerungskonzept und der Überflutungsnachweis vom Ingenieurbüro Thom erbringen die gesetzlich geforderten Nachweise zum schadlosen Rückhalt von Niederschlagswasser. Die auf dem Grundstück beste-</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>henden Möglichkeiten zur Schaffung von Retentionsvolumen sind dafür gemäß Überflutungsnachweis mehr als ausreichend (z. B. Staukanäle, Tragschichten der Dachbegrünung).</p> <p>Für die Bewertung des Schutzgutes Wasser wurden im Umweltbericht die offiziellen Geoportale des Landes Hessen herangezogen (u. a. WRRL-Viewer, HWRM-Viewer, Überschwemmungsgebiete Hessen). Die Fließpfadkarten ergeben in diesem Fall keine zusätzlichen relevanten Informationen, die über die Informationen dieser Portale hinausgehen würden, weshalb auf die Darstellung im Umweltbericht verzichtet wurde.</p> <p>Die im Zuge des Klimawandels ggf. auftretenden Extremwetterereignisse können im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplans weder in Zeitpunkt noch Ausmaß vorausgesagt werden. Sie sind für das entwässerungstechnisch relevante Regenereignis aber auch nicht maßgeblich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>8. Die öffentliche Zugänglichkeit zum Rheinufer soll auf der Westseite des Plangebiets langfristig gesichert werden. Hier ist nicht ersichtlich, wie die angrenzenden Sondereigentumsflächen der WEG „An der Helling 16-16L“ dauerhaft gegen ein unbefugtes Betreten durch Passanten geschützt werden sollen. Die Stellplätze mehrerer Wohneigentümer der WEG sind zurzeit durch eine hohe Mauer vom Nachbargrundstück getrennt. Bei der geplanten neuen Bebauung ist nicht er-</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Gemäß der Zielvorgaben aus dem Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) stellt die geplante Verbindung zwischen der Wiesbadener Straße und dem Rhein entlang der Straße An der Helling</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>kenntlich wie die Abtrennung erfolgen soll. Der Bauherr sollte verpflichtet werden durch entsprechende Baumaßnahmen sicherzustellen, dass von der geplanten öffentlichen Zugänglichkeit zum Rheinufer keine Zugänglichkeit auf diese Flächen möglich ist. Eine Durchlässigkeit der Grundstücksgrenze würde bedeuten, dass hier unabsichtlich oder auch absichtlich Beschädigungen an den abgestellten Fahrzeugen entstehen werden. Die Grenzbebauung sollte somit z. B. durch einen entsprechenden Zaun plus Hecke, L-Steine plus Zaun und Hecke oder einer Mauer plus Zaun begrünt erfolgen.</p>	<p>ein wichtiges Element zur Verbesserung im Landschafts- und Stadtraum dar. Dieses wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan über ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert und durch eine zusätzliche Regelung außerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans begründet.</p> <p>Gleichzeitig soll das Plangebiet sozial und räumlich durchlässige städtebauliche Ränder aufweisen, um eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers mit der Umgebung zu ermöglichen. Aus diesem Grund sind auch Einfriedungen im Plangebiet nur eingeschränkt zulässig.</p> <p>Die Anregung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Für das Sichern eines privaten Grundstücks gegen unbefugtes Betreten ist der jeweilige Grundstückseigentümer selbst verantwortlich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>9. Die Zugänglichkeit z. B. von Verkehrswegen oder auch Fahrradabstellplätzen bzw. einer geplanten Service-/verleih-Station für Fahrräder darf nicht über die Privatstraße An der Helling erfolgen bzw. geplant werden. Hierzu wäre ein Einverständnis aller Eigentümer der Privatstraße einzuholen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Alle Infrastrukturen, Stellplätze, Abstellplätze u. ä. sind über öffentliche Verkehrsflächen (Wiesbadener Straße, An der Helling, Eleonorenstraße) oder über das vorgesehene Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit auf dem Vorhaben Grundstück erreichbar.</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Keine
	<p>10. Einzelhandelsbetriebe in Form von Casinos, Spielhallen sollten ebenfalls im Sondergebiet unzulässig sein, da von diesen Nutzungen ebenfalls negative städtebauliche Auswirkungen im Sinne von Trading-Down-Effekten ausgehen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Zur planungsrechtlichen Sicherung des geplanten Vorhabens ist ein Sondergebiet Wohnen und Nahversorgung (SO - Wohnen und Nahversorgung) festgesetzt. Gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO sind für sonstige Sondergebiete die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen. Demnach sind sowohl Vergnügungstätten (u. a. Casinos und Spielhallen) als auch Einzelhandelsbetriebe in Form von Sexshops und gewerbliche Betriebe in Form von Bordellen, bordellähnlichen Betrieben und Anlagen der Wohnungsprostitution im Sondergebiet unzulässig, da von diesen Nutzungen negative städtebauliche Auswirkungen im Sinne von Trading-Down-Effekten ausgehen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>11. Ein Naherholungszentrum geht mit der Bebauung ein Stück weit verloren. Der Naturschutzraum entlang des Rheinufers wird durch die massiven Auswirkungen, die zum einen infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens, eine deutlich erhöhte Lichtbelastung und Lärmbelastung auf die Umwelt und somit auf Flora, Fauna und Mensch, gestört. Seltene Tierarten, wie z. B. die hier heimischen Fledermäuse und die vielen verschiedenen Vogelarten, Kleinwirbeltiere wie der geschützte Siebenschläfer werden den Lebensraum verlassen. Zwar scheint dies in den Gutachten berücksichtigt, die Wirklichkeit sieht jedoch meist ganz</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Durch das Vorhaben „Helling-Höfe“ erhöht sich die Einwohnerzahl in unmittelbarer Nachbarschaft bzw. im Einzugsbereich des Naherholungsraums entlang des Rheinufers, was einen entsprechend erhöhten Nutzungsdruck induziert. Durch die im Plangebiet entstehenden und</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligte	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>anders aus. Maßnahmen der Begrünung werden zwar geplant und sehen auf dem Zeichenbrett gut aus. In der Wirklichkeit wird aber in der Regel die Bepflanzung mit günstigsten Mitteln durchgeführt und eine Pflege bleibt aus. Sodass nicht von einer dauerhaften guten Auswirkung auf die Umwelt ausgegangen werden kann.</p>	<p>von den zukünftigen Bewohnern nutzbaren Grünflächen kann der Druck auf diese bestehenden Naherholungsflächen jedoch minimiert werden.</p> <p>Eine direkte Flächeninanspruchnahme der südlich des Vorhabengebiets gelegenen Grünflächen ist nicht gegeben, indirekt ist jedoch eine stärkere Besucherfrequenz zu erwarten. Weitere indirekte Wirkungen, wie eine stärkere Besucherfrequenz im Uferbereich, sind zwar im Grundsatz nicht auszuschließen, aufgrund der sehr stark eingeschränkten Zugänglichkeit (Steilufer, Zaun) jedoch zumindest in größerem Umfang nicht zu erwarten. Da der Bereich dem Siedlungsgebiet zuzuordnen ist, sind bereits heute entsprechende anthropogenen Störungen und Einflüsse gegeben und auch für die Zukunft und unabhängig vom Vorhaben nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund werden keine zusätzlichen erheblichen Negativwirkungen angenommen bzw. in ihrer Wirkungsintensität stark relativiert.</p> <p>Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind zudem Maßnahmen zum Artenschutz festgesetzt, die u. a. dazu dienen dem heute im Stadtgebiet und dem nahen Rheinuferbereich vorhandenen Artenbestand an z. B. gebäude- und höhlenbewohnenden Fledermäusen auch in Zukunft ein ausreichendes Lebensraumangebot zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

<p>Lfd. Nr. 14</p>	<p>grundsätzlich begrüße ich, dass die Stadt plant, die städtebauliche Situation im Areal und Umfeld der früheren Ruthof Werft (Helling Gebiet) verbessern.</p> <p>Als Anteilseigentümer der Privatstraße „An der Helling“ möchte ich allerdings meine Bedenken zu der geplanten Zufahrt zu den Helling-Höfen mitteilen.</p> <p>Zufahrt Anlieferverkehr Helling-Höfe :</p> <p>Laut den vorliegenden Plänen, ist eine Zufahrt des Anlieferverkehrs zum Großteil der Geschäfte ausschließlich über öffentliche Straßenflächen nicht möglich. Die Zufahrt des LKW Anlieferverkehrs erfordert, gemäß der aktuellen Planung, dass Teilbereiche der Privatstraße „An der Helling“ zumindest von den LKW-Zugmaschinen befahren werden. Diese zusätzliche Nutzung der Privatstraße „An der Helling“ lehne ich ab. Denn dies bedeutet höhere Aufwände für Instandhaltung, Reinigung, Beleuchtung, Räumung etc., für die Anteilseigentümer der Privatstraße.</p> <p>Nach meiner Einschätzung hat eine Zuwegung und Zufahrt für Anlieferverkehr AUSSCHLISSLICH über öffentliche Straßen zu erfolgen - idealerweise von der Wiesbadener Straße aus. Daher bin ich der Meinung, dass zur Umsetzung des Vorhabens die Planung entsprechend geändert werden muss.</p> <p>Des weiteren ergeben sich für die Privatstraße „An der Helling“ zusätzliche Gefahren. Es handelt sich um eine verkehrsberuhigte Spielstraße, auf der Kinder spielen. Intensiver Zulieferverkehr ist hier klar als zusätzliche Gefährdung zu betrachten.</p> <p>Darüber hinaus erfordert die aktuell geplante Zufahrt des Anlieferverkehrs Anpassungen des Gehwegs bzw. Ertüchtigung im Bereich der Privatstraße. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Zustimmung aller Anteilseigentümer der Privatstraße Voraussetzung für eine solche bauliche Veränderung der Privatstraße ist.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schlepplkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattezug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schlepplkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen</p>
--------------------	---	---

		<p>zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p>
--	--	---

		<p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Die Unterbringung aller Rangierflächen auf dem Vorhabengrundstück ist aufgrund des Grundstückszuschnitts und der geplanten baulichen Dichte zur Unterbringung des Nahversorgungszentrum sowie des in Wiesbaden benötigten Wohnraums nicht möglich. Es besteht keine Pflicht, auf dem eigenen Grundstück alle Rangierflächen nachzuweisen, wenn dafür unmittelbar an die Anlieferungszone angrenzend ausreichend öffentliche Flächen zur Verfügung stehen. Der Anlieferungsbereich für den Vollsortimenter liegt vollständig auf dem Privatgrundstück.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorgerufen.</p> <p>Eine Anlieferung kann aus funktionalen Gründen nicht über die Wiesbadener Straße erfolgen. Dies würde zu einer Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptverkehrsstraße führen und darüber hinaus die hier vorgesehenen Fußgängerbereiche beeinträchtigen. Dies würde</p>
--	--	--

		<p>dem städtebaulichen Ziel, im Bereich der Wiesbadener Straße attraktive Aufenthaltsbereiche zu schaffen, entgegenstehen. Zudem werden die geplanten Einzelhandelnutzungen im Hauptzugangsbereich an der Wiesbadener Straße zu einer deutlich stärkeren Fußgängerfrequentierung führen als das in den Seitenstraßen der Fall sein wird. Die Gefährdung von Fußgängern soll daher durch die Lage der Zu- und Ausfahrten und der Anlieferung in den Seitenstraßen soweit wie möglich minimiert werden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Optische Aspekte - die „optische“ Schokoladenseite und deren Rückseite:</p> <p>Des weiteren sehe ich in der aktuellen Planung eine klare optisch ansprechende Ausrichtung in Richtung der Wiesbadener Straße, bzw. in Richtung der Eleonoren Straße.</p> <p>Ich habe die Sorge, dass der optisch unattraktive Teil der Gebäude, z.B. Versorgungsinfrastruktur und schmutzige Zuwegungen etc. am Ende in Richtung des vorhandenen Wohngebiets „An der Helling“ weisen.</p> <p>Zuwegungen für Anlieferkehr einschließlich Be- und Entladestellen sind niemals optisch ansprechende Bereiche eines Wohn-Ensembles.</p> <p>Die beabsichtigte optische Beeinträchtigung hat eine sinkende Attraktivität des vorhandenen Wohngebiets und entsprechende Eigentumswertbeeinträchtigungen zur Folge.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Wiesbadener Straße soll gemäß dem Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung und Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab und die Bebauung wird durch die freistehenden bzw. auf das Erdgeschoss aufgesetzten Hochpunkte aufgelockert. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungskonzepts Wiesbadener Straße</p>

		<p>Rechnung getragen. Ziel ist außerdem die Entwicklung einer attraktiven Wegeverbindung von der Wiesbadener Straße zum Rhein.</p> <p>Während zur Wiesbadener Straße die öffentlicheren Nutzungen wie die Zugänge zu den Einzelhandelsnutzungen zugeordnet sind, sind in Richtung des Rheins die privaten Bereiche mit der überwiegenden Wohnnutzung angeordnet. Durch die Festsetzungen zur Dachbegrünung sowie die Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche mit entsprechend starken Vegetationstragschichten wird hier eine Begrünung ermöglicht, die sich von den Freiflächen mit Bodenanschluss kaum unterscheidet und auf der eine intensive Begrünung erfolgen kann.</p> <p>Die zeitnahe Umsetzung der festgesetzten Begrünungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger, die dauerhafte Unterhaltungspflege (zu der auch ein fachgerechtes Bewässerungssystem gehört) sowie der gleichwertige Ersatz bei Gehölzausfällen ist im Durchführungsvertrag gesichert. Um auch auf den Grundstücksfreiflächen ein hohes Maß an Qualität und ein positives Erscheinungsbild zu erzielen sind im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zudem Festsetzungen aufgenommen, nach denen z. B. die Standflächen für Abfallbehältnisse in die Gebäudehülle zu integrieren, vollständig einzuhausen oder dauerhaft zu begrünen sind, damit sie städtebaulich nicht in Erscheinung treten. Außerdem wurden zur Sicherstellung einer qualitätvollen Gestaltung Festsetzungen zu Einfriedungen und Stützmauern sowie Werbeanlagen getroffen.</p> <p>Der Anlieferungsbereich des Vollsortimenters in der Straße An der Helling wird eingehaust, die Be- und Entladevorgänge sind außerdem bei geschlossenem Rolltor durchzuführen. Weitere Anliefervorgänge sind in der Eleonorenstraße verortet. Die Rampen der Tiefgaragen sind in</p>
--	--	--

		<p>die Gebäude zu integrieren. Es wird hierdurch somit zu keinem Attraktivitätsverlust kommen.</p> <p>Entlang der Straße An der Helling ist zudem die Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung zum Rhein vorgesehen, die durch ein auskragendes Gebäudeteil bzw. das Zurückspringen des geplanten Gebäudes im Erdgeschoss im Kreuzungsbereich Wiesbadener Straße / An der Helling architektonisch hervorgehoben wird. Die Wegeverbindung wird durch entsprechende Begrünungsmaßnahmen, wie z. B. die Anpflanzung von Bäumen sowie die Begrünung von Stützmauern und Einfriedungen durch Hecken oder Kletterpflanzen, qualitativ ausformuliert.</p> <p>Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen und die flankierenden Regelungen im Durchführungsvertrag sichern eine zeitnahe, gestalterisch qualitätvolle Bebauung zu allen vier Seiten des Plangebiets.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 15	<p>wir sind Anwohner und Anteilseigner der Privatstrasse "An der Helling". Wir begrüßen die städtebauliche Entwicklung und die Aufwertung unseres Wohngebietes sehr. Allerdings möchten wir auch unsere Bedenken zu der geplanten Zufahrt zu den Hellinghöfen in aller Deutlichkeit äußern. Die Sattelschlepper müssen zur Anlieferung von Waren unmittelbar vor der Einfahrt in einer scharfen Kurve zur Privatstrasse rückwärts in den Innenhof der Hellinghöfe fahren.</p> <p>Die Laster rangieren dann auf der öffentlichen Strassenfläche zur Einfahrt, die sich in der Kurve befindet und die Zufahrt zur Helling tangiert bzw. diese Spielstrasse, die zugleich eine Privatstrasse ist, mit benutzt. Für die spielenden Kinder wäre das lebensgefährlich und wir meinen, dass der Eigentümer der Hellinghöfe verpflichtet ist, selbst auf seinem Grundstück für ausreichend Rangierfläche zu sorgen, so dass die schwe-</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p>

	<p>ren Fahrzeuge stets vorwärts das Grundstück befahren und wieder verlassen können, ohne dass unsere Kinder hier einer erhöhten Gefahr ausgesetzt sind.</p> <p>Diese zusätzliche Belastung der Privatstraße „An der Helling“ bedeutet höhere Aufwände für Instandhaltung, Reinigung, Beleuchtung, Räumung etc., für jeden einzelnen Anteilseigentümer der Privatstraße.</p>	<p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die</p>
--	--	---

		<p>Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaranzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Die Unterbringung aller Rangierflächen auf dem Vorhaben Grundstück ist aufgrund des Grundstückszuschnitts und der geplanten baulichen Dichte zur Unterbringung des Nahversorgungszentrum sowie des in Wiesbaden benötigten Wohnraums nicht möglich. Es besteht keine Pflicht, auf dem eigenen Grundstück alle Rangierflächen nachzuweisen, wenn dafür unmittelbar an die Anlieferungszone</p>
--	--	--

		<p>angrenzend ausreichend öffentliche Flächen zur Verfügung stehen. Der Anlieferungsbereich für den Vollsortimeter liegt vollständig auf dem Privatgrundstück.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimeter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorgerufen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zudem wird sich die Emissionsbelastung durch die LKW's deutlich erhöhen, was zu einer schlechteren Lebensqualität der Anwohner und vor allem der Kinder führt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an</p>

		<p>der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind.</p> <p>Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum.</p> <p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von zwei Minuten angenommen.</p> <p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an</p>
--	--	--

		<p>der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen. Die Umfassungsbauteile der Einhausung haben folgende bewertete Mindest-Schalldämmmaße im eingebauten Zustand einzuhalten: Außenwand: $R'w \geq 25$ dB; Dach: $R'w \geq 25$ dB; Rollltor: $R'w \geq 12$ dB.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auch bezüglich der Abgasemissionen kann davon ausgegangen werden, dass sich keine relevanten Erhöhungen hinsichtlich der untersuchten Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Nutzung im SO - Wohnen und Nahversorgung ergeben werden. Gleichzeitig kann die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Begrünung der Tiefgarage und anderer baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, dazu beitragen, Staub zu binden und Luftschadstoffe zu filtern und damit die Schadstoffbelastung der Luft zu mildern. Auch bezüglich</p>
--	--	---

		<p>der Abgasemissionen sind damit die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin sichergestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Auch nicht zu verkennen ist, dass eine große Anzahl von Parkplätzen, bei der ohnehin schon bestehenden Parkplatznot wegfallen wird. Dies führt zu einer weiteren Belastung der öffentlichen Flächen durch Zuparken.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p> <p>Das Vorhaben stellt für die neu geplanten Nutzungen die notwendige Anzahl an Stellplätze für Kraftfahrzeuge zur Verfügung. Dies wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts</p>

		<p>nachgewiesen. Zur Stärkung des Umweltverbundes sind hierbei folgende Maßnahmen vorgesehen: drei (E-) Car-sharing-Stellplätzen in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station. Mit Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen ist mit einer Zunahme des Drucks auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Umsetzung des Vorhabens nicht zu erwarten.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von illegalem Parken auf privaten Flächen außerhalb des Geltungsbereichs sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern eine Frage der Verkehrsüberwachung vor Ort bzw. ordnungsrechtlicher Maßnahmen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Dies alles wird durch eine angepasste Planung, die die Zufahrten des Anlieferverkehrs ausschließlich über öffentliche Straßenflächen ermöglicht, vermieden. Daher sehen wir die Stadt eindeutig in der Pflicht eine angepasste Planung zu veranlassen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Die Zufahrt der Anlieferung erfolgt über die öffentlichen Straßenverkehrsflächen.</p>

		<p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Anlieferung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Wir weisen weiterhin darauf hin, dass jegliche bauliche Veränderung an der Privatstrasse "An der Helling" die Zustimmung aller Bruchteilseigentümer bedarf. Ohne diese Zustimmung wurde bereits ein Bauzaun zur Einfriedigung eines erworbenen Teilgrundstückes errichtet, dessen Bereich derart durch die Sträucher zugewachsen ist, dass der Bauzaun, der teilweise auf der Privatstrasse steht, bei nächster Gelegenheit auf diese fällt. Bestehende Verkehrssicherungspflichten werden hier verletzt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Privatstraße liegt nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und es sind hier auch keine baulichen Änderungen vorgesehen. Sie ist daher, genauso wie Verkehrssicherungspflichten auf Privatgrundstücken, nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Zufahrt zur Anlieferung von Waren bedarf in jedem Fall einer planerischen Änderung, so dass spielende Kinder nicht in Laib und Leben gefährdet werden und ein stets ungehinderter Zugang zur Privatstrasse gewährleistet ist.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Anlieferung, der Gefährdung der Kinder und der Privatstraße innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 16	<p>gegen das Bauvorhaben bestehen folgende Bedenken:</p> <p>1) Mobilitätskonzept 1.1 Anlieferung Einzelhandel:</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

Die LKWs müssen in der schmalen Kurve auf der öffentlichen Straßenfläche "An der Helling" rangieren, die zur Einfahrt in die Privatstraße des Helling-Viertels führt. Während des rückwärts Einparkens wird diese Zu- und Ausfahrt versperrt. Die Anwohner des Helling-Viertels haben deshalb mit erheblichen Behinderungen zu rechnen und in Notfällen kann es zu lebensgefährlichen Verzögerungen kommen. Die spielenden Kinder auf der Spiel- und Privatstraße "An der Helling" werden durch den LKW-Verkehr gefährdet.

Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.

Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.

Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.

Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den

		<p>vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgarazufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im</p>
--	--	---

		<p>Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorgerufen. Die Anfahrbarkeit u. a. in Notfällen bleibt jederzeit gewährleistet.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>1.2 Die Anzahl der Stellplätze ist zu gering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weil die Qualität des ÖPNVs nicht ausreicht und die Buslinien 6 und 9 heute schon überlastet sind. • weil die City-Bahn nicht mehr realisiert wird und in nächster Zukunft keine Verbesserung des ÖPNVs zu erwarten ist. • weil die Infrastruktur nicht die einer Innenstadtlage entspricht (keine Ärzte, Apotheken, kein Markt, keine Mietautos, kein Park&Ride, kein Besucher-Parken, ...) • weil für die vorgesehenen Lastenfahrräder (als Grundlage des Mobilitätskonzept) die Fahrradwege noch nicht vorhanden sind. Die Wege sind für Fußgänger und Lastenräder zu schmal. Ein Auf- und Abstieg an der Kaiserbrücke (Haupt-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Wiesbaden und Mainz) ist mit dem Lastenrad nicht möglich, außerdem reicht für Radfahrer und Fußgänger die Breite nicht aus. <p>> Hier bräuchte es zunächst ein "Umweltbrücke", genug Platz für Fahrradfahrer und Fußgänger > keine PKWs!</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von</p>

- weil der ruhende Verkehr in den umliegenden Wohnviertel und entlang der Wiesbadener Straße enorm zugenommen hat und eine Zunahme an parkenden Autos im öffentlichen Raum unbedingt vermieden werden sollte.

Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.

Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.

In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden. Bei einer deutlichen Zunahme der Fahrgastnachfrage ist eine Verbesserung des Busangebotes bzw. eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten im

		<p>Busverkehr vorgesehen (z. B. durch eine Takterhöhung und Vorrangschaltung in den Hauptverkehrszeiten).</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Ver-</p>
--	--	---

		<p>kehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandels-einrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Die Erstellung von Konzepten zur Radwegführung außerhalb des Geltungsbereichs sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die in der Umgebung des Vorhabens vorhandenen bzw. neu angelegten Radwege bzw. Fahrradstreifen einschließlich der Fahrradstraße in der Eleonorenstraße auch für Lastenfahrräder ausgelegt sind. Zur Ertüchtigung der Kaiserbrücke für den Radverkehr soll sowohl auf Wiesbadener als auch auf Mainzer Seite jeweils eine Fahrradspindel entstehen. Hierzu liegen bereits konkrete Planungen vor</p>
--	--	--

		<p>und entsprechende Fördermittel sind beantragt. Mit einer Realisierung ist frühestens ab 2023 zu rechnen, der konkrete Realisierungszeitpunkt ist derzeit jedoch noch nicht bekannt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>2) Immision, Umwelt und Klima 2.1. Die Höhe der Wohnblocks, insbesondere der große Block an der Wiesbadner Straße ist zu hoch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weil der Luftaustausch eingeschränkt wird und die betroffene Umgebung heute schon als Überwärmungsgebiet in der Klimafunktionskarte Wiesbadens aufgeführt wird • weil der Lärm der Wiesbadener Straße eine "normalen" Stadtrandlage entspricht. Die Lärmbelastung ist auf der Rückseite der momentan niedrigen Bebauung (1 Geschoss) absolut verträglich. In der 2. Und 3. Reihe ist von dem Verkehr auf der Wiesbadener Straße kaum noch etwas zu hören. 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinter liegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p>

		<p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufelung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufelung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Es werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Es werden zum einen zwischen den</p>
--	--	---

		<p>Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrün- ten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße Ventilationsbahnen vorgesehen. Diese sollen unter Berücksichtigung der notwendigen Durchlüftungsintensität begrünt sein. Zum anderen wer- den im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Festsetzun- gen zur intensiven Dachbegrünung über Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, zur extensiven und intensiven Dachbegrünung auf Gebäuden, zur Erhaltung und An- pflanzung von Bäumen, zu Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Oberflächenbefestigung, Bewirtschaftung von Niederschlagswasser) getroffen sowie Hinweise zur Berücksichtigung heller Fassadengestaltungen, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingun- gen fördern kann, formuliert.</p> <p>Die städtebauliche Situation im Bereich der Bebauung An der Helling entlang des Rheinufer ist aufgrund der Entfer- nung zur Wiesbadener Straße nicht mit der städtebauli- chen Situation im Vorhabengebiet vergleichbar. Diese ist jedoch nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebau- ungsplans und wurde daher auch nicht schalltechnisch un- tersucht.</p> <p>Bei dem Hinweis, dass die Lärmbelastung auf der Rück- seite der bestehenden niedrigen Bebauung im Vorhaben- gebiet „absolut verträglich“ sei, handelt es sich um eine subjektive Einschätzung der Einwenderin. Um das ge- plante Vorhaben im Hinblick auf alle relevanten städtebau- lichen Belange fachgutachterlich zu prüfen, wurde im Rah- men des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Helling- Höfe“ u. a. zum Thema Schall eine schalltechnische Un- tersuchung erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die</p>
--	--	--

		<p>Umgebung dar. Weiterhin werden dort, wo es innerhalb oder außerhalb des Plangebiets zu einer Überschreitung der jeweils geltenden Orientierungswerte bzw. Immissionsrichtwerte kommen kann, entsprechende Schallschutzmaßnahmen diskutiert und festgesetzt, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der Gebäuderiegel entlang der Wiesbadener Straße geeignet ist, die schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Plangebiets vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu schützen. Die entsprechenden Lärmpegelbereiche reduzieren sich gegenüber den zu den Verkehrswegen naheliegenden Gebäuden um mindestens eine Stufe.</p> <p>Dies führte zur Festsetzung der geplanten Hochbauten in der vorliegenden Form, womit die Landeshauptstadt Wiesbaden dem Belang des Lärmschutzes gegenüber dem Belang des Klimaschutzes ein höheres Gewicht einräumt, ohne dabei die grundlegenden klimarelevanten Vorgaben außer Acht zu lassen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>2.2 Das Bauvorhaben ist zu dicht an den Grundstücksgrenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weil die bestehenden Bäume an der Wiesbadener Straße wahrscheinlich nicht erhalten werden können • weil keine größeren Bäume an den Rändern des Bauvorhabens /der Wohnungen gepflanzt werden können, die es dringend für das Klima und als Schattenspender benötigt. 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Wiesbadener Straße sind eine Baumpflanzung und zwei Bäume zum Erhalt in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die festgesetzten Baumstandorte sowohl der Bestandsbäume als auch der anzupflanzenden Bäume wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der Standorte wurden Abstände</p>

		<p>zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronen-Entwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte werden im öffentlichen Straßenraum nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes, überpflasterbares Baumgrubensubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungseinrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p> <p>Sollte es wider Erwarten zu einem Abgang dieser Bäume kommen, sind diese gleichwertig und gleichartig zu ersetzen. Baumaßnahmen im Wurzel- oder Kronenbereich der zu erhaltenden Bäume sind nur gestattet, wenn im Vorfeld fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass der betroffene Baum hierdurch keine wesentliche Beeinträchtigung erleidet. Bei Baumaßnahmen sind die Bäume sach- und fachgerecht vor schädigenden Einflüssen zu schützen.</p> <p>Die Grundlage für die Planung ist das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK), in dem Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ festgelegt werden.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtbau u. a. durch die Anpassung der</p>
--	--	---

		<p>Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen. Verknüpfungen zwischen der Wiesbadener Straße und dem Rhein als wichtiges Element im Landschafts- und Stadtraum sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität weiter verbessern. Auf der nordwestlichen Seite (An der Helling) und der südöstlichen Seite (Eleonorenstraße) des Plangebiets sollen die Wegebeziehungen in Richtung des Rheins ausgebaut und aufgewertet und Ventilationsbahnen zur Durchlüftung gesichert und entwickelt werden. Zur Stärkung des Stadtquartiers soll ein neues Nahversorgungszentrum Kastel-West entwickelt werden.</p> <p>Aus diesen Anforderungen ergibt sich auch eine notwendige städtebauliche Dichte. Ein Abrücken des Baukörpers von den Grundstücksgrenzen würde diesen Zielen entgegenstehen.</p>
--	--	--

		<p>Aus dem Vorhabenplan ergibt sich die genaue Lage der Balkone, Dächer und Vordächer und somit auch der Stellen, an denen die Baugrenzen durch diese überschritten werden. Bei der Freiflächenplanung auf Vorhabenebene wurden die Bestandsbäume sowie die zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume berücksichtigt, so dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan bezüglich der darin getroffenen Standortfestsetzungen aus der Freiflächenplanung entwickelt wird und somit einem Fortbestand der bestehenden Bäume bzw. einer Entwicklung neu anzupflanzender Bäume nicht entgegensteht. Dies wurde im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung fachgutachterlich geprüft und bestätigt.</p> <p>Baumpflanzungen sind zum einen innerhalb der Straßenverkehrsflächen der Eleonorenstraße und der Straße An der Helling und zum anderen innerhalb des SO - Wohnen und Nahversorgung festgesetzt. Hierbei sind Bäume 1. Und 2. Bzw. 3. Ordnung gemäß den textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu pflanzen. Die zusätzlichen Festsetzungen zur Mindestgröße des Wurzelraums ermöglichen es, auch große Bäume zu pflanzen und zu erhalten, die einen entsprechenden Effekt auf das kleinräumige Klima sowie als Schattenspender haben werden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 17	<p>mit großem Interesse habe ich die Planungen zu dem Projekt „Helling-Höfe“ online durchgesehen. Mein Name ist [REDACTED] - ich bin Anwohnerin & Eigentümerin und wohne im Haus Nr. [REDACTED] der Straße „An der Helling“ und somit in direkter Nachbarschaft des Vorhabens. Das Vorhaben und die konkreten Planungen der Erschließung sind daher für mich von sehr großem Interesse.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Parallel zur Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wies-</p>

Ich begrüße die Erweiterung der Nahversorgung sehr. Ich bin eine nachhaltig orientierte Person und erledige meine Einkäufe am liebsten per kurzen Fuß- oder Fahrradwegen. Das Vorhaben finde ich daher sehr gut und freue mich trotz der vermutlich langen und lärmintensiven Bauarbeiten auf die Fertigstellung und Realisierung des Projektes. Auch den neu geschaffenen direkten Zugang zum Rhein finde ich ganz hervorragend, da dies bisher ganz eindeutig gefehlt hat. Ein Trampelpfad an der selbigen Stelle wurde von einigen Monaten durch Bauzäune versperrt, was mich dazu gezwungen hat den Weg außen herum zu nehmen, was bei der kurzen Luftlinie zum Rhein sehr schade ist. Ich finde die Optik des Vorhabens gelungen und sehr viel ansehnlicher als die bisherige Nutzung des Geländes durch diverse Händler und empfinde es als echte Aufwertung der Umgebung.

Allerdings empfinde ich die Höhe als etwas zu hoch und glaube, dass sich die Gebäude mit einer Etage weniger deutlich besser in das Bild des Ortes einfügen werden.

baden 2030+ wurde für die Wiesbadener Straße als einer der Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, der Verwaltung und der Politik entwickelt.

Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen gemäß den Zielen des IEHK zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Die Wiesbadener Straße soll als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung und Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann.

Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich

		<p>durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen.</p> <p>In der Umgebung des Plangebiets befinden sich mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinufers als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Die Helling-Höfe entsprechen damit sowohl bezüglich der Art als auch dem Maß der baulichen Nutzung den Zielen der Landeshauptstadt Wiesbaden. an diesem Standort ein Nahversorgungszentrum zu entwickeln und gleichzeitig in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen. Aufgrund dieser Zielsetzung ist allerdings die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener</p>
--	--	--

		<p>Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Bei Durchsicht des „Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans vom 08.09.2021“ habe ich festgestellt, dass die Einfahrt der Tiefgarage und die Anlieferung des Supermarktes über die Straße „An der Helling“ erfolgen soll. An dem jetzigen Stand der Vorhabensplanung, erhebe ich daher folgende Einwände: Tiefgarageneinfahrt, Zufahrt für Lkw:</p> <p>Die Konsequenzen der Planung der Tiefgarageneinfahrt wurde nicht ausreichend untersucht. Die Planung und Verkehrs- bzw. Schalluntersuchung weist aus meiner Sicht entscheidende Mängel aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Auftraggeber der Verkehrsuntersuchung sowie der Schalltechnischen Untersuchung ist der Bauherr Helling Höfe GmbH & Co. KG sowie verbundene Architekten. Leider mangelt es hier an der notwendigen Objektivität und es liegt eindeutig ein Interessenkonflikt vor. Die Ergebnisse sollten daher einer kritischen Untersuchung unterzogen werden. 	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Alle Gutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden von unabhängigen Institutionen erarbeitet. Außerdem wurden die entsprechenden Fachbehörden bei der Erarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen bzw. im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt und konnten die Gutachten und die darin enthaltenen Aussagen prüfen. Die Beauftragung sowie Kostentragung von Fachgutachtern durch den Vorhabenträger im Rahmen der Aufstellung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen ist allgemeine Praxis.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bestandsaufnahme erfolgte bereits vor über drei Jahren (Daten wurden am 26.10.2018 übermittelt/bzw. 22.11.2018 erhoben). In einer auf August 2021 datierten Untersuchung auf die heutige Verkehrssituation zu verweisen, ist widersprüchlich und entspricht nicht den Tatsachen. Die Verkehrslage hat sich in den vergangenen Monaten insbesondere durch die Sperrung der Salzachtalbrücke deutlich 	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ wurde vom Büro</p>

	<p>verschärft. Wenn der Bauherr eine Verkehrsuntersuchung zur heutigen Situation vorlegt, sollte dies auch mit aktuellen Messdaten erfolgen.</p>	<p>Heinz + Feier aus Wiesbaden ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Im Rahmen des Gutachtens wurden zunächst die Ausgangsdaten durch Auswertung vorhandener und neu erhobener Verkehrsdaten zusammengestellt und unter Einbeziehung der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden ausgewiesenen Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 sowie weiterer Neuverkehre durch Neuplanungen die Verkehrsbelastungen im Prognosefall abgeschätzt.</p> <p>Im Verkehrsgutachten wurde die Qualität der Verkehrsabläufe im Prognosezeitraum beurteilt. Grundlagen bildeten das aktuelle Straßennetz und die im Jahr 2030 im Normalfall zu erwartende Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum. In der Umgebung des Plangebiets geplante Bauvorhaben wie u. a. das Clemens-Areal und Kastel Housing wurden in die Prognosebetrachtungen einbezogen.</p> <p>Unvorhergesehene bzw. vorübergehende Sonderereignisse wie etwa Straßensperrungen im Netz, Bauarbeiten oder Unfälle, die zu temporären Änderungen des Verkehrsablaufs führen, können im Rahmen einer solchen perspektivischen Untersuchung nicht berücksichtigt werden und waren daher nicht Gegenstand der Betrachtungen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsuntersuchung lässt die Frage offen, ob die Prognosen mit der Planung der City Bahn entstanden sind oder ohne. Diese wurden durch einen Bürgerentscheid mehrheitlich abgelehnt und hat einen erheblichen Einfluss auf die Prognose. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In den Verkehrsprognosen wurde die CityBahn im Sinne einer Worst Case-Betrachtung nicht berücksichtigt, dies ergibt sich aus den zur Verfügung gestellten Prognosedaten für das Prognosejahr 2030 (s. Verkehrsuntersuchung</p>

		<p>zum geplanten Bauvorhaben „Helling-Höfe“ an der Wiesbadener Straße; Heinz+Feier GmbH, S. 4 ff.).</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Außerdem fehlen Angaben dazu, ob die Verkehrsprognose auch die weiteren Umliegenden Bauvorhaben im Clemens-Areal und Kastel Housing beinhaltet. Hier kritisiere ich die isolierte Betrachtungsweise der Verkehrsuntersuchung deutlich und fordere Nachuntersuchungen an. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im Verkehrsgutachten wurde die Qualität der Verkehrsabläufe im Prognosezeitraum beurteilt. Grundlagen bildeten das aktuelle Straßennetz und die im Jahr 2030 im Normalfall zu erwartende Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum. In der Umgebung des Plangebiets geplante Bauvorhaben wie u. a. das Clemens-Areal und Kastel Housing wurden in die Prognosebetrachtungen einbezogen (s. Verkehrsuntersuchung zum geplanten Bauvorhaben „Helling-Höfe“ an der Wiesbadener Straße; Heinz+Feier GmbH, S. 4 ff., S. 7 ff.).</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Im Kapitel 8.3 wird von einem „guten Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr“ gesprochen und dem kann ich nicht zustimmen. Insbesondere die zentrale Verbindungslinie Nr. 6 ist zu jeder Zeit von morgens bis abends hoffnungslos überfüllt. Nicht mal in Corona-Zeiten ist es möglich gewesen ausreichend Abstand zu halten. Haben Sie dazu eine Befragung des Busbetreibers in Erwägung gezogen? Durch die geplanten Anreize (Erstattung der Kosten bei Nutzung des Angebotes in den Helling Höfen) zur Verwendung des ÖPNV wird sich die Lage in den Bussen weiter zuspitzen. Hier fehlt insbesondere ein ganzheitliches Konzept des ÖPNV für den Stadtteil. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Vorhaben ist ca. 130 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Das vorhandene ÖPNV-Angebot ist hier in den Hauptverkehrszeiten durch den 10 min-Takt der Buslinie 6 als gut zu bewerten. In den Schwachverkehrszeiten wird die Haltestelle durch die Buslinie 6 überwiegend im 30 min-Takt und durch die Buslinie 9 im 30 min-Takt angefahren. Damit ist das ÖPNV-Angebot in den Schwachverkehrszeiten immer noch ausreichend. Bei einer deutlichen Zunahme der Fahrgastnachfrage ist eine Verbesserung</p>

		<p>des Busangebotes bzw. eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten im Busverkehr vorgesehen (z. B. eine Takterhöhung und Vorrangschaltung in den Hauptverkehrszeiten).</p> <p>Die Organisation des bestehenden Buslinienkonzeptes bzw. des Buseinsatzes innerhalb des Stadtgebiets ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern obliegt der Wiesbadener Nahverkehrsgesellschaft (ESWE Verkehr).</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsuntersuchung beschränkt sich lediglich auf 3 Planvarianten, die eine Ein- und/ oder Ausfahrt an den Straßen "An der Helling" oder Elenorenstr. Vorsieht. Es fehlt eine Untersuchung, ob eine Ein- und/ oder Ausfahrt auch direkt über die Wiesbadenerstr. Bzw. Grundstück der Helling Höfe realisiert werden kann. Das würde die Interessen der Anwohner der Elenorenstr. Und "An der Helling" im angemessenen Verhältnis wahren. Eine Pauschalisierung, dass dies nicht geht aufgrund der Verkehrssituation der Wiesbadenerstr. Ist aus meiner Sicht nicht belegt. Die Verkehrsuntersuchung sollte genau diese Fragen zufriedenstellend beantworten und es sollte nach dem Gebot der Rücksichtnahme auf die Nachbarschaft jede Option in Betracht gezogen werden, die nicht zu zusätzlichen Belastungen des Bestands führt. Wenn ich eine Immobilie an der Wiesbadenerstr. Bewohne, muss ich mit erheblichen Lärmentwicklungen rechnen, wenn ich in einer bisher ruhigen Seitenstraße wohne, muss ich das nicht hinnehmen. Daher sollte der Verkehrslärm nicht durch die Planung in die Seitenstraße verlagert werden. 	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine</p>

		<p>Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Privatstraße wird von der Anlieferung nicht tangiert, was durch eine dynamische Schleppkurvenüberprüfung nachgewiesen wurde. Diese Prüfung hat ergeben, dass im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling eine bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) notwendig wird. Dieser Umbau des Gehwegs wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Eine Anlieferung kann aus funktionalen Gründen nicht über die Wiesbadener Straße erfolgen. Dies würde zu einer Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptverkehrsstraße führen und darüber hinaus die hier vorgesehenen Fußgängerbereiche beeinträchtigen. Dies würde dem städtebaulichen Ziel, im Bereich der Wiesbadener Straße attraktive Aufenthaltsbereiche zu schaffen, entgegenstehen. Zudem werden die geplanten Einzelhandelnutzungen im Hauptzugangsbereich an der Wiesbadener Straße zu einer deutlich stärkeren Fußgängerfrequentierung führen als das in den Seitenstraßen der Fall sein wird. Die Gefährdung von Fußgängern soll daher durch die Lage der Zu- und Ausfahrten und der Anlieferung in den Seitenstraßen soweit wie möglich minimiert werden.</p> <p>Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die</p>
--	--	---

		<p>Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum.</p> <p>Die Untersuchungen der Verkehrslärmeinwirkungen außerhalb des Plangebiets haben ergeben, dass die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum zu Pegelerhöhungen führen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung sind daher nicht erforderlich. Damit sind die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch weiterhin sichergestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsuntersuchung betrachtet isoliert 3 Knotenpunkte, die sich nur zwischen dem Anfangs und Endpunkt der Messstrecken auf der Wiesbadener Str. beschränken. Dabei fehlt eine Untersuchung weiterer Auswirkungen oder Wechselwirkungen, die durch die Tiefgarageneinfahrt in der Straße „An der Helling“ entstehen. Von der Biebricherstr. Kommend werden aufgrund der verschärften Verkehrssituation zukünftige Kunden/ Anwohner der Helling Höfe eben nicht mehr ausschließlich die Wiesbadener Str. nutzen zur Anfahrt der Tiefgarageneinfahrt. Insbesondere ist anzunehmen, dass bei einer Roten Ampel am Knotenpunkt Wiesbadener Str./ Biebricherstr. Oder Stau die Durchfahrt durch das Helling-Viertel zur Einfahrt genutzt wird. Insbesondere für die rein als Wohnhäuser genutzten Anwohner von „An der Helling“ Nr. 10,10a, 12, 12a, 12b, 12c, 14 und 14a, wo die Straße „An der Helling“ quasi parallel zur „Wiesbadenerstr.“ Verläuft, entsteht durch den zu erwartenden Transitverkehr eine erhebliche Verschlechterung der Lebensqualität durch Lärmbelästigungen und Immissionen direkt vor der Tür. Bisher wird dieser Straßenabschnitt nur von den Anwohnern des Helling-Viertels genutzt mit einer 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ wurde vom Büro Heinz + Feier aus Wiesbaden ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Im Rahmen des Gutachtens wurden zunächst die Ausgangsdaten durch Auswertung vorhandener und neu erhobener Verkehrsdaten zusammengestellt und unter Einbeziehung der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden ausgewiesenen Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 sowie weiterer Neuverkehre durch Neuplanungen die Verkehrsbelastungen im Prognosefall abgeschätzt.</p> <p>Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen an den relevanten Knotenpunkten Wiesbadener Straße / Otto-Suhr-</p>

sehr geringen Verkehrsbelastung. Bei der Planung der Häuser 10,10a, 12, 12a, 12b, 12c, 14 und 14a wurde nicht von einer Durchfahrtsstr. Ausgegangen - die Schlafzimmerfenster befinden sich größtenteils zur Straßenseite und eine Lüftungsanlage war aufgrund des kaum vorhandenen Verkehrs und damit verbundener Lärmentwicklung nicht vorgesehen. Das Schlafen bei einem geöffneten Fenster wird bei einer permanenten zukünftigen Verkehrsbelastung unmöglich. Nur auf dem kurzen Straßenabschnitt (10-14a) sind insgesamt 60 Wohnungen betroffen und aufgrund von Mehrpersonenhaushalten (insb. Familien, aber auch WGs und Paaren) liegt die Anzahl der betroffenen Anwohner ein Vielfaches darüber. Es ist daher keine zu vernachlässigende Minderheit, die derzeit keine ausreichende Würdigung in den Planungen erhält, sondern pauschal hinter den Interessen der Öffentlichkeit zurücktreten muss ohne das die Notwendigkeit dokumentiert ist.

Ring, Wiesbadener Straße / An der Helling und Wiesbadener Straße / Eleonorenstraße ermittelt und für verschiedene Planvarianten geprüft, ob die vorhandenen Kapazitäten an den Knotenpunkten ausreichen, um das künftig erwartete Verkehrsaufkommen (Prognoseplanfall) zu bewältigen. In allen Planvarianten sind bauliche und / oder betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognoseplanfall zu gewährleisten. Der Gutachter empfiehlt aufgrund der geringsten Eingriffserforderlichkeit Planvariante 2 (Zufahrt über Straße An der Helling, Ausfahrt über Eleonorenstraße).

Im weiteren Verlauf wurden Simulationsstudien auf Fahrzeugebene durchgeführt, um die Wechselwirkungen zwischen den Knotenpunkten quantitativ näher zu bestimmen, sowie notwendige Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu sichern. Diese haben ebenfalls bestätigt, dass bei der Umsetzung der vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen (Modifikation der Signalsteuerung, Verlegung einer Fußgängerfurt) bei der Planvariante 2 eine hinreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.

Die Reisezeiten über die Wiesbadener Straße und über die Straße An der Helling sind nahezu identisch. Bei einer leistungsfähigen Funktion der Knotenpunkte, die im Verkehrsgutachten nachgewiesen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass diese Verbindung nicht als Schleichweg genutzt wird. Eine Umfahrung des Knotenpunktes Biebricher Straße / Otto-Suhr-Ring über die Straße An der Helling kann aber trotz höherer Fahrwiderstände nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern Verkehre in nennenswertem Umfang auftreten sollten, ist die Durchfahrbarkeit der Straße einzuschränken und ggf. durch bauliche / betriebliche Maßnahmen zu unterbinden.

		<p>Über die relevanten Knotenpunkte hinaus kann davon ausgegangen werden, dass sich der durch das Vorhaben induzierte Verkehr mit dem bestehenden Verkehr vermischt, relevante Auswirkungen auf die Biebricher Straße sind daher nicht zu erwarten.</p> <p>Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum durch das Vorhaben führen nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die geplante Anfahrt der Lkw vor der Tiefgarageneinfahrt wird die Verkehrssituation und Lärmbelastung insb. im Straßenabschnitt "An der Helling" 10, 10a, 12, 12a, 12b, 12c, 14 und 14a zusätzlich unzumutbar erhöht. Die Verkehrsuntersuchung lässt in diesem Zusammenhang den Tatbestand unberührt, dass ein Lkw Zeit zum Rangieren benötigt und der Durchfluss in diesem Zeitraum komplett verhindert wird. Die angesetzten 2 Minuten aus dem Schallgutachten sind sehr fragwürdig und nicht realistisch. Jeder der mal einem Lkw bei so einem Manöver zugesehen hat, weiß, dass es länger dauert. Wenn ein Lkw beim Rangieren die Straße blockiert, wird es zu Behinderungen kommen. So wird die Durchfahrt blockiert, was mit lauten Motorgeräuschen und Gehupe für die Anwohner zur hohen Belastung wird. • Das Rangieren des Lkw wird zudem zu sehr hohen Lärmbelastungen führen und zu Ruhestörungen führen. Insbesondere das mehrfache hin und herrangieren, wird durch den Alarm bei Rückwärtsfahren eines Lkw Lärmbelastungen verursachen, die in dem Schallgutachten keine ausreichende Würdigung finden. Für die bisherigen Anwohner findet eine deutliche Verschlechterung der Lebensqualität statt, 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum. Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind.</p>

	<p>wenn sie zukünftig um 5:00 Uhr morgens durch einen lauten Lkw aus dem Schlaf gerissen werden.</p>	<p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) von zwei Minuten angenommen.</p> <p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für</p>
--	--	---

		<p>den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorrufen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Der aktuelle Stand der Planung führt außerdem dazu, dass wichtige und dringend benötigte Parkplätze wegfallen. Ich kann mich der Stellungnahme der Feuerwehr in dieser Hinsicht nur anschließen. Es gibt heute schon zu wenig Parkplätze und diese Situation wird durch die Planung von zu wenigen Tiefgaragenstellplätzen im Verhältnis zu den entstehenden Wohnungen der Helling Höfe weiter verschärft. Aufgrund eines unzureichenden Mobilitätskonzeptes ist eine Planung von zu wenigen Stellplätzen grob fahrlässig und nicht für die Entwicklung des Viertels förderlich. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies</p>

		<p>zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen,</p>
--	--	--

		<p>je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepo-</p>
--	--	--

		<p>sitionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandels-einrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Im Durchführungsvertrag ist geregelt, dass die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts mit der Landeshauptstadt Wiesbaden nach 7 Jahren evaluiert werden, um abzustimmen, ob die Maßnahmen weiter aufrecht zu erhalten, zu modifizieren oder gegebenenfalls durch andere Maßnahmen zu ersetzen sind. Hierdurch ist eine Nachjustierung der Maßnahmen und Anpassung an die dann bestehenden Bedingungen und Anforderungen möglich.</p> <p>In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder</p>
--	--	---

		<p>Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Die Vorhaltung weiterer Stellplätze für benachbarte Wohnnutzungen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ich verstehe, dass die Planung eines solchen großen Projektes einen großen Aufwand erfordert und das zwischen den „neuen“ und „alten“ Immobilien teilweise auch Kompromisse eingegangen werden müssen.</p> <p>Ich distanzieren mich klar vor einer pauschalen Ablehnung, aber ich fürchte um die zukünftige Verkehrssituation direkt vor meiner Haustüre und meines Schlafzimmers und erwarte, dass diese Interessen ausreichend gewürdigt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im Rahmen des Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden unter anderem die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere auch auf die Nachbarschaft, detailliert untersucht. Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Verkehrs und der Anlieferung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 18	<p>wir sind auch Anwohner und Anteilseigner der Privatstrasse \"An der Helling\". Auch wir begrüßen die städtebauliche Entwicklung und die Aufwertung unseres Wohngebietes sehr.</p> <p>Aber auch wir haben Bedenken zu der geplanten Zufahrt zu den Hellinghöfen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

	<p>Zum Beispiel, dass die großen Fahrzeuge zur Anlieferung von Waren unmittelbar vor der Einfahrt in einer scharfen Kurve zur Privatstrasse rückwärts in den Innenhof der Hellinghöfe fahren müssen.</p> <p>Die Laster müssten dann auf der öffentlichen Strassenfläche zur Einfahrt rangieren, die sich in der Kurve befindet und die Zufahrt zur Helling, diese Spielstrasse, die zugleich eine Privatstrasse ist, mit benutzen. Für die spielenden Kinder wäre das lebensbedrohlich und wir meinen, dass der Eigentümer der Hellinghöfe verpflichtet ist, selbst auf seinem Grundstück für ausreichend Rangierfläche zu sorgen, so dass die Fahrzeuge vorwärts das Grundstück befahren und wieder verlassen können, ohne dass die Kinder in Gefahr gebracht werden.</p> <p>Diese zusätzliche Belastung der Privatstraße „An der Helling“ bedeutet nicht nur höhere Aufwände für Instandhaltung, Reinigung, Beleuchtung, Räumung etc., und Lärm in den frühen Morgenstunden, für jeden einzelnen Anteilseigentümer der Privatstraße.</p>	<p>Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Satelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den</p>
--	--	---

		<p>vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgarazufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im</p>
--	--	---

		<p>Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Die Unterbringung aller Rangierflächen auf dem Vorhabengrundstück ist aufgrund des Grundstückszuschnitts und der geplanten baulichen Dichte zur Unterbringung des Nahversorgungszentrum sowie des in Wiesbaden benötigten Wohnraums nicht möglich. Es besteht keine Pflicht, auf dem eigenen Grundstück alle Rangierflächen nachzuweisen, wenn dafür unmittelbar an die Anlieferungszone angrenzend ausreichend öffentliche Flächen zur Verfügung stehen. Der Anlieferungsbereich für den Vollsortimenter liegt vollständig auf dem Privatgrundstück.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorrufen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Man beachte auch, dass eine große Anzahl von Parkplätzen, bei der ohnehin schon bestehenden Parkplatznot wegfallen wird. Dies führt zu einer weiteren Belastung der öffentlichen Flächen durch Zuparken.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stell-</p>

		<p>plätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p> <p>Das Vorhaben stellt für die neu geplanten Nutzungen die notwendige Anzahl an Stellplätze für Kraftfahrzeuge zur Verfügung. Dies wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts nachgewiesen. Zur Stärkung des Umweltverbundes sind hierbei folgende Maßnahmen vorgesehen: drei (E-) Car-sharing-Stellplätzen in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten</p>
--	--	---

		<p>der Station. Mit Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen ist mit einer Zunahme des Drucks auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Umsetzung des Vorhabens nicht zu erwarten.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von illegalem Parken auf privaten Flächen außerhalb des Geltungsbereichs sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern eine Frage der Verkehrsüberwachung vor Ort bzw. ordnungsrechtlicher Maßnahmen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Dies alles wird durch eine angepasste Planung, die die Zufahrten des Anlieferverkehrs ausschließlich über öffentliche Straßenflächen ermöglicht, vermieden. Daher sehen wir die Stadt eindeutig in der Pflicht eine angepasste Planung zu veranlassen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Die Zufahrt der Anlieferung erfolgt über die öffentlichen Straßenverkehrsflächen.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Anlieferung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Wir weisen weiterhin darauf hin, dass jegliche bauliche Veränderung an der Privatstrasse \"An der Helling\" die Zustimmung aller Bruchteilseigentümer bedarf.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Privatstraße liegt nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und es sind hier auch keine baulichen Änderungen vorgesehen. Sie ist daher,</p>

		<p>genauso wie Verkehrssicherungspflichten auf Privatgrundstücken, nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Und bei der Zufahrt zur Anlieferung von Waren bedarf in jedem Fall einer planerischen Änderung, so dass spielende Kinder nicht gefährdet werden und ein stets ungehinderter Zugang zur Privatstrasse gewährleistet ist.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Anlieferung, der Gefährdung der Kinder und der Privatstraße innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>Lfd. Nr. 19</p>	<p>gegen das Bauvorhaben Helling-Höfe im Westen von Mainz-Kastel bestehen folgende Bedenken:</p> <p>1) Mobilitätskonzept 1.1 Anlieferung Einzelhandel: Die LKWs müssen in der schmalen Kurve auf der öffentlichen Straßenfläche „An der Helling“ rangieren, die zur Einfahrt in die Privatstraße des Helling-Viertels führt. Während des rückwärts Einparkens wird diese Zu- und Ausfahrt versperrt. Die Anwohner des Helling-Viertels haben deshalb mit erheblichen Behinderungen zu rechnen und in Nothfällen kann es zu lebensgefährlichen Verzögerungen kommen. Die spielenden Kinder auf der Spiel- und Privatstraße „An der Helling“ werden durch den LKW-Verkehr gefährdet.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt</p>

		<p>(Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p>
--	--	--

		<p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr ausgeschlossen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden</p>
--	--	---

		<p>keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorrufen. Die Anfahrbarkeit u. a. in Notfällen bleibt jederzeit gewährleistet.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>1.2 Die Anzahl der Stellplätze ist zu gering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weil die Qualität des ÖPNVs nicht ausreicht und die Buslinien 6 und 9 heute schon überlastet sind. • weil die City-Bahn nicht mehr realisiert wird und in nächster Zukunft keine Verbesserung des ÖPNVs zu erwarten ist. • weil die Infrastruktur nicht die einer Innenstadtlage entspricht (keine Ärzte, Apotheken, kein Frische-Markt, keine Mietautos, kein Park&Ride, kein Car-Sharing, kein Besucher-Parken, ...) • weil der ruhende Verkehr in den umliegenden Wohnvierteln und entlang der Wiesbadener Straße enorm zugenommen hat und parkende Autos im öffentlichen Raum reduziert werden sollten. <p>Das Bauvorhaben würde die Parkraumsituation noch mehr belasten. Weil für die vorgesehenen Lastenfahrräder (als Grundlage des Mobilitätskonzepts) die Fahrradwege noch nicht vorhanden sind. Auf der naheliegenden Kaiserbrücke kommen Fußgänger und Fahrradfahrer nicht aneinander vorbei (Wiesbaden - Mainz)</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Um-</p>

		<p>weltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden. Bei einer deutlichen Zunahme der Fahrgastnachfrage ist eine Verbesserung des Busangebotes bzw. eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten im Busverkehr vorgesehen (z. B. durch eine Takterhöhung und Vorrangschaltung in den Hauptverkehrszeiten).</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen,</p>
--	--	---

		<p>je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepo-</p>
--	--	--

		<p>sitionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandels-einrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Die Erstellung von Konzepten zur Radwegführung außerhalb des Geltungs-bereichs sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die in der Umgebung des Vorhabens vorhandenen bzw. neu angelegten Radwege bzw. Fahrradstreifen einschließlich der Fahrradstraße in der Eleonorenstraße auch für Lastenfahrräder ausgelegt sind. Zur Ertüchtigung der Kaiserbrücke für den Radverkehr soll sowohl auf Wiesbader als auch auf Mainzer Seite jeweils eine Fahrradspindel entstehen. Hierzu liegen bereits konkrete Planungen vor und entsprechende Fördermittel sind beantragt. Mit einer Realisierung ist frühestens ab 2023 zu rechnen, der konkrete Realisierungszeitpunkt ist derzeit jedoch noch nicht bekannt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>2) Immision, Umwelt und Klima 2.1. Die Höhe der Wohnblocks, insbesondere der große Block an der Wiesbadner Straße ist zu hoch:</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

- weil der Luftaustausch eingeschränkt wird und die betroffene Umgebung heute schon als Überwärmungsgebiet in der Klimafunktionskarte Wiesbadens aufgeführt ist
- weil aus unserer Sicht das Thema Klima für die Zukunft wichtiger und nachhaltiger ist
 - > der Straßenlärm kann mit e-Technik, bessere ÖPNV, weniger motorisierter Verkehr, ... minimiert werden
 - > die wärmeren Temperaturen sind nicht zu beeinflussen und sollten bei den Plänen stärker berücksichtigt werden

Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinter liegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.

Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende

		<p>Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Es werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Es werden zum einen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrün-ten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße Ventilationsbahnen vorgesehen. Diese sollen unter Berücksichtigung der notwendigen Durchlüftungsintensität begrünt sein. Zum anderen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Festsetzungen zur intensiven Dachbegrünung über Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, zur extensiven und intensiven Dachbegrünung auf Gebäuden, zur Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, zu Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur</p>
--	--	--

		<p>und Landschaft (Oberflächenbefestigung, Bewirtschaftung von Niederschlagswasser) getroffen sowie Hinweise zur Berücksichtigung heller Fassadengestaltungen, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann, formuliert.</p> <p>Die städtebauliche Situation im Bereich der Bebauung An der Helling entlang des Rheinufer ist aufgrund der Entfernung zur Wiesbadener Straße nicht mit der städtebaulichen Situation im Vorhabengebiet vergleichbar. Diese ist jedoch nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und wurde daher auch nicht schalltechnisch untersucht.</p> <p>Bei dem Hinweis, dass die Lärmbelastung auf der Rückseite der bestehenden niedrigen Bebauung im Vorhabengebiet „absolut verträglich“ sei, handelt es sich um eine subjektive Einschätzung der Einwenderin. Um das geplante Vorhaben im Hinblick auf alle relevanten städtebaulichen Belange fachgutachterlich zu prüfen, wurde im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Helling-Höfe“ u. a. zum Thema Schall eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Weiterhin werden dort, wo es innerhalb oder außerhalb des Plangebiets zu einer Überschreitung der jeweils geltenden Orientierungswerte bzw. Immissionsrichtwerte kommen kann, entsprechende Schallschutzmaßnahmen diskutiert und festgesetzt, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der Gebäuderiegel entlang der Wiesbadener Straße geeignet ist, die schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Plangebiets vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu schützen. Die entsprechenden Lärmpe-</p>
--	--	--

		<p>gelbereiche reduzieren sich gegenüber den zu den Verkehrswegen naheliegenden Gebäuden um mindestens eine Stufe.</p> <p>Dies führte zur Festsetzung der geplanten Hochbauten in der vorliegenden Form, womit die Landeshauptstadt Wiesbaden dem Belang des Lärmschutzes gegenüber dem Belang des Klimaschutzes ein höheres Gewicht einräumt, ohne dabei die grundlegenden klimarelevanten Vorgaben außer Acht zu lassen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>2.2 Das Bauvorhaben ist zu dicht an den Grundstücksgrenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> weil die bestehenden Bäume an der Wiesbadener Straße wahrscheinlich nicht erhalten werden können <p>weil die dringend benötigten größeren Bäume (dunkelgrün) nur an den Grenzen des Baugrundstücks gepflanzt werden können, auf der gesamten Fläche liegt die Tiefgarage darunter</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Wiesbadener Straße sind eine Baumpflanzung und zwei Bäume zum Erhalt in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die festgesetzten Baumstandorte sowohl der Bestandsbäume als auch der anzupflanzenden Bäume wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der Standorte wurden Abstände zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronen-Entwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte werden im öffentlichen Straßenraum nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes,</p>

		<p>überpflasterbares Baumgrubensubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungseinrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p> <p>Sollte es wider Erwarten zu einem Abgang dieser Bäume kommen, sind diese gleichwertig und gleichartig zu ersetzen. Baumaßnahmen im Wurzel- oder Kronenbereich der zu erhaltenden Bäume sind nur gestattet, wenn im Vorfeld fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass der betroffene Baum hierdurch keine wesentliche Beeinträchtigung erleidet. Bei Baumaßnahmen sind die Bäume sach- und fachgerecht vor schädigenden Einflüssen zu schützen.</p> <p>Die Grundlage für die Planung ist das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK), in dem Planungsleitlinien für die weitere Entwicklung des Kasteler Westens und damit unter anderem für den Bereich des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ festgelegt werden.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnformen entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“</p>
--	--	--

		<p>eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen. Verknüpfungen zwischen der Wiesbadener Straße und dem Rhein als wichtiges Element im Landschafts- und Stadtraum sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität weiter verbessern. Auf der nordwestlichen Seite (An der Helling) und der südöstlichen Seite (Eleonorenstraße) des Plangebiets sollen die Wegebeziehungen in Richtung des Rheins ausgebaut und aufgewertet und Ventilationsbahnen zur Durchlüftung gesichert und entwickelt werden. Zur Stärkung des Stadtquartiers soll ein neues Nahversorgungszentrum Kastel-West entwickelt werden.</p> <p>Aus diesen Anforderungen ergibt sich auch eine notwendige städtebauliche Dichte. Ein Abrücken des Baukörpers von den Grundstücksgrenzen würde diesen Zielen entgegenstehen.</p> <p>Aus dem Vorhabenplan ergibt sich die genaue Lage der Balkone, Dächer und Vordächer und somit auch der Stellen, an denen die Baugrenzen durch diese überschritten werden. Bei der Freiflächenplanung auf Vorhabenebene wurden die Bestandsbäume sowie die zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume berücksichtigt, so dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan bezüglich der darin getroffenen Standortfestsetzungen aus der Freiflächenplanung entwickelt wird und somit einem Fortbestand der be-</p>
--	--	--

		<p>stehenden Bäume bzw. einer Entwicklung neu anzupflanzender Bäume nicht entgegensteht. Dies wurde im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung fachgutachterlich geprüft und bestätigt.</p> <p>Baumpflanzungen sind zum einen innerhalb der Straßenverkehrsflächen der Eleonorenstraße und der Straße An der Helling und zum anderen innerhalb des SO - Wohnen und Nahversorgung festgesetzt. Hierbei sind Bäume 1. Und 2. Bzw. 3. Ordnung gemäß den textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu pflanzen. Die zusätzlichen Festsetzungen zur Mindestgröße des Wurzelraums ermöglichen es, auch große Bäume zu pflanzen und zu erhalten, die einen entsprechenden Effekt auf das kleinräumige Klima sowie als Schattenspender haben werden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3) Fazit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Punkte in unserer Stellungnahme von 2019 haben sich nicht verändert. • Mit dem AUS der „Citybahn“ hat sich die Thematik „Mobilität“ noch verschärft. • Immission, Umwelt und Klimaschutz finden zu wenig Beachtung. <p>-städtebaulich fügt sich das Projekt zu wenig in seine Umgebung, in das Gesamtbild von Mainz-Kastel, der Wiesbadener Straße, der Eleonorenstraße, dem Helling-Viertel, ...</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Verweis auf die Stellungnahme aus der Öffentlichkeit aus dem Jahr 2019 wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung der Lfd. Nr. 1 der Stellungnahmen aus der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB verwiesen.</p> <p>In den Verkehrsprognosen des Verkehrsgutachten wurde die CityBahn im Sinne einer Worst Case-Betrachtung nicht berücksichtigt. Auch im Mobilitätskonzept liegt somit die Annahme zugrunde, dass die CityBahn nicht realisiert wird.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden die verschiedenen</p>

		<p>fachlichen Themen Immissionen, Umwelt und Klimaschutz entsprechend untersucht, bewertet und in die Abwägung eingestellt. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen und festgesetzten Maßnahmen sowohl in der Umgebung als auch im Plangebiet gewahrt.</p> <p>Die Landeshauptstadt Wiesbaden räumt dem Belang des Lärmschutzes gegenüber dem Belang des Klimaschutzes hierbei ein höheres Gewicht ein, ohne dabei die grundlegenden klimarelevanten Vorgaben außer Acht zu lassen.</p> <p>Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund der gewählten städtebaulichen Dichte des Vorhabens tragen die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bei. Hierbei werden sowohl die zu begrünenden Flächenanteile als auch die Gesamtstärke der jeweiligen Vegetationstragschichten festgelegt. Insbesondere die Vegetationstragschicht von mindestens im Mittel 0,80 m auf Dachflächen eingeschossiger Gebäude und die Vegetationstragschicht von im Mittel 1,50 m auf Tiefgaragen und anderen baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bieten sehr gute Voraussetzungen für eine intensive und qualitätsvolle Begrünung. Mit der geplanten Begrünung sind zum einen zahlreiche positive ökologische Wirkungen verbunden, wie z. B. das Bereitstellen von Lebensraum für Tiere, die Rückhaltung und Verdunstung von Niederschlagswasser sowie die Beschattung, Luftbefeuchtung und eben auch Kühlungswirkung durch Vegetationsbestände. Zum anderen stellt sie als wohnungsnahe Erholungs-, Bewegungs- und Spielfläche für die Bewohner die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sicher.</p>
--	--	---

		<p>Darüber hinaus dienen auch die Festsetzungen zur Oberflächenbefestigung, zumindest kleinflächig, insbesondere im Bereich der geplanten Feuerwehrumfahrt am Südwestrand des Geltungsbereichs der Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt.</p> <p>Der Bestand im Plangebiet fügt sich aus städtebaulicher Sicht weder nach Art noch nach Maß der Nutzung in die benachbarte vorhandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur ein, so dass der im Plangebiet befindliche Bereich durch eine hochwertige Bebauung neu entwickelt werden soll. Hierbei wird die impulsgebende Bedeutung dieser Entwicklung auch für die weiteren Flächen im Umfeld des Plangebiets entlang der Wiesbadener Straße berücksichtigt.</p> <p>Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>In der Umgebung des Plangebiets befinden sich mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als</p>
--	--	---

		<p>neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinufers als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Mobilitätskonzepts, der städtebaulichen Figur und der Auswirkungen der Planung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 20	<p>als „An der Helling-“Anwohner bestehen unsererseits folgende sicherheitsrelevanten Bedenken an der vorgesehenen Planung der Helling-Höfe:</p> <p>a) Parkplatzsituation Die Park- und Stellplatzsituation des Gebäudes / wie der Umgebung wird falsch/zu positiv eingeschätzt.</p> <p>Die Parkplatzsituation „An der Helling“ hat sich bereits in der Vergangenheit durch städtebauliche Maßnahmen und sich nicht bestätigte Einschätzungen der Stadt deutlich und sicherheitsrelevant verschlechtert und würde aufgrund des Wegfalls weiterer aktuell noch bestehender Parkplätze sowie durch die unangemessene Planung von Parkplätzen des Bauvorhabens selbst weiter deutlich verschlechtert. Diese Umstände führen bereits aktuell dazu, dass in der „An der Helling“ (im Teil der privat/Spiel-Strasse wie in dem Teil der nicht-privat/Spiel-Strasse) außerhalb der eingezeichneten/vorgesehenen Parkplätze geparkt wird, sowie</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von</p>

	<p>im Kurvenbereich sogar regelmäßig im Einfahrtsbereich/der Feuerwehrzufahrt der Privat-/Spielstrasse „An der Helling“. Dies führt wiederkehrend zu gefährlichen beeinträchtigenden Situationen (insbesondere aus dem Blick einer Feuerwehr-/Rettungswagenzufahrt), auch in Bezug auf die Durchfahrt, so dass größere Fahrzeuge (zB Müllabfuhr/Feuerwehrfahrzeuge) hier bereits heute nur erschwert fahren können und für Sattelzüge (wie für das Bauvorhaben sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase) ungeeignet.</p> <p>Sowohl von der Feuerwehr als auch dem Tiefbau- und Vermessungsamt Wiesbaden wird bereits heute die Parksituation als kritisch angesehen und bestätigt (siehe die jeweiligen Stellungnahmen).</p> <p>Situationen, die in den letzten Jahren den bereits bestehenden Druck auf den Stellplatzbedarf „An der Helling“ weiter erhöht haben:</p> <p>Bspw die Veränderung der Parksituation in der Biebricher Strasse durch die neu-gestaltete Radweg-Führung und den damit verbundenen Wegfall zahlreicher (geschätzt 20) Stellplätze .</p>	<p>Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p>
--	--	--

		<p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftig-</p>
--	--	--

		<p>ten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandels-einrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder</p>
--	--	--

		<p>Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Die Vorhaltung weiterer Stellplätze für benachbarte Wohnnutzungen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Während der Bauphase wird es in den umgebenden Straßen des Vorhabens zu Beeinträchtigungen kommen, was jedoch bei allen Baustellen in bebauten Gebieten unvermeidbar ist. Die Beeinträchtigungen werden jedoch durch einen mit der Landeshauptstadt Wiesbaden vorab abzustimmenden Baustelleneinrichtungsplan sowie eine koordinierte Baustellenabwicklung so weit wie möglich minimiert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zudem führt das Verhalten der umliegenden Gewerbebetriebe ebenfalls zu einer Verschlechterung der Parkplatzsituation für die Anwohner-„An der Helling“ und Umgebung: aa) der Lidl-Markt verbietet mittlerweile ein Parken außerhalb der Öffnungszeiten, bb) der Hyundai-Händler parkt ca 15 zugelassene Vorführfahrzeuge auf den Strassen der unmittelbaren Umgebung (An der Helling, Sankt-Florian-Strasse, Anton-Zieh-Straße), cc) das Abschleppunternehmen Auto-Rieger parkt ca. 5 zugelassene Fahrzeuge in der Umgebung (An der Helling, Sankt-Florian-Strasse) und dd) die Bewohner des Fox-Wohnhauses haben vermehrt Transporter mit erhöhtem Platzbedarf.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Hinweise sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Entscheidung bezüglich der Nutzung von Privatgrundstücken zum Parken obliegt dem jeweiligen Grundstückseigentümer. Das Parken von amtlich zugelassenen Kraftfahrzeugen regelt die Straßenverkehrsordnung.</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

	<p>Zu erwarten, dass man mit dem Objekt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Fahrräder forcieren kann, entbehrt für die spezifische Region und Situation jeder Grundlage und jedes Nachweises. Nicht nur aufgrund der Lage des Objekts ist zu erwarten, dass die Anwohner - wie auch heute bereits "An der Helling" mindestens 1 KfZ besitzen werden, um zur Arbeit und zu Geschäften des täglichen Bedarfs gelangen zu können, da Arbeitgeber und entsprechende Geschäfte in der näheren Umgebung fehlen und größtenteils nicht mit dem Fahrrad zu erreichen sind. In unserem Fall bspw befinden sich unsere Arbeitsplätze in Eschborn bzw. Nieder-Olm. Keiner dieser Orte ist kurzfristig durch öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen.</p> <p>Erschwerend muss damit gerechnet werden, dass Berufstätige heutzutage - dank neuer Home-Office Regelungen - seltener und unregelmäßiger ihre Fahrzeuge bewegen werden, was wiederum den Parkplatzbedarf erhöhen wird, ohne dass dieser grundsätzlich wegfällt. Somit ist davon auszugehen, dass die im Gutachten getroffenen Annahmen sich nicht erfüllen werden.</p> <p>Auch in der weiteren Umgebung (Wiesbadener Strasse, Eleonorenstrasse) ist die Parkplatzsituation nicht besser.</p> <p>Weiter ist zu beachten, dass wohl Parkplätze des Bauvorhabens „An der Helling“-Anwohnern angeboten wurden, damit diese ihre Parkplätze in der Privat-/Spielstrasse „An der Helling“ den Betreibern der Helling Höfe verkaufen. Es ist daher davon auszugehen, dass die genannte Parkplatz-Anzahl von vornherein dem Objekt gar nicht zur Verfügung stehen.</p>	<p>Keine</p> <p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Mit dem Mobilitätskonzept wird nachgewiesen, dass mit Realisierung der vorgeschlagenen und im Durchführungsvertrag geregelten Maßnahmen insb. zur Stärkung des Umweltverbundes der Stellplatzbedarf des Vorhabens reduziert werden kann. Anderweitige Regelungen bezüglich von Stellplätzen im Umfeld durch den Vorhabenträger sind nicht bekannt.</p> <p>Die positiven wie negativen Auswirkungen von Home-Office-Regelungen u. ä. auf den Stellplatzbedarf sind derzeit nicht absehbar, daher sind diese nicht in die Bedarfsberechnung eingeflossen.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Mobilitätskonzepts innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>b) Feuerwehrezufahrt / -Abfahrt</p> <p>Es muss - wie seitens der Feuerwehr gefordert - eine hochwassersichere Wendemöglichkeit/ Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge sichergestellt werden. Eine vertragliche Vereinbarung mit den Eigentümern der „An der Helling“ Spiel- und Privatstrasse wird es nicht geben, da die Zustimmung aller Eigentümer der Privatstrasse erforderlich wäre,</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Plangebiet liegt im Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz. Nach der Risikokarte des Hochwasserrisikomanagementplans Rheingau des Regierungs-</p>

	<p>womit aufgrund der hier zu erwartenden geschilderten Beeinträchtigungen für diese Eigentümer durch das Bauvorhaben, nicht zu rechnen ist. Die alternative Streckenführung über den Spielplatz und den anschließenden öffentlichen Weg / Schiffbauerstrasse ist für Feuerwehrfahrzeuge ungeeignet, da dieser Weg bei Regen matschig und voraussichtlich für schwere/drehende Fahrzeuge schwer befahrbar wird. Ob dieser Weg hochwassersicher ist, wäre uE. ebenfalls zu prüfen.</p>	<p>präsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, aus dem Jahr 2012 liegt das Plangebiet jedoch weder innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs bei HQ₁₀₀ noch innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs eines extremen Hochwassers (HQ_{Extrem}).</p> <p>Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind im Bestand vorhanden und ausreichend dimensioniert, um die genannten Anforderungen der Feuerwehr zu erfüllen. Die Feuerwehrumfahrt liegt nicht auf der Privatstraße.</p> <p>Die Führung der Feuerwehrumfahrt, wie im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt, ist mit der Feuerwehr abgestimmt, die Ausführung und Instandhaltung sind im Durchführungsvertrag geregelt.</p> <p>Die bauliche Ausführung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>c) Fehlgeplante - LKW-Zufahrt</p> <p>Eine derart beengte LKW-Zufahrt ohne Wendemöglichkeit, die zudem die Einbeziehung des Gehweges als Fahrtstrecke vorsieht, ist für eine gewerbliche Nutzung nicht nur ungeeignet, sondern darüber hinaus eine erhebliche nicht zu rechtfertigende Gefahrenquelle für Kinder und Jugendliche auf ihrem Schulweg, Anwohner auf dem Weg zu den öffentlichen Verkehrswegen sowie den in diesem Rangierbereich sowie an der Abfahrtsstrecke „An der Helling“ parkenden PKWs und entgegenkommende Fahrzeuge.</p> <p>Die weitere eng beparkte und kurvige Streckenführung der „An der Helling“ eignet sich nicht für die Abfahrt der Sattelzüge während der Bau und</p>	<p>Beschlussvorschlag Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei</p>

	<p>Betriebsphase und mangels Wendemöglichkeit werden diese auch nicht unmittelbar zur Wiesbadener Strasse zurückfahren können und somit nicht den gleichen Weg in die Helling, wie raus aus der Helling nehmen können. Auch dies wird zu Behinderungen des Anwohnerverkehrs wie zu gefährlichen Verkehrssituationen für die oben genannten Personengruppen führen.</p> <p>Auch wird der einem LKW nachfolgende Verkehrsfluss während des Rangierens stark beeinträchtigt, da für diesen weder erkennbar wird, dass ein LKW rangieren wird und zudem kann ein einfahrender LKW nicht erkennen, ob die Ladestelle frei ist. Folglich wird es - wann immer die Ladestelle besetzt ist, sogar noch zu einer weiteren Verschlechterung der Park- und Fahrsituation führen.</p> <p>Wie können regelmäßig auf dem Lidl-Gelände beobachten, welchen Platzbedarf LKWs, die einen Einkaufsgeschäft bedienen, haben. Dies sowohl bei Rangieren als auch beim Warten auf ein Freiwerden der Ladestelle. Dafür eignet sich der im öffentlichen Verkehrsbereich hierfür von bei diesem Bauvorhaben vorgesehene Platz gewiss nicht.</p>	<p>sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Ver-</p>
--	--	---

		<p>kehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf her-</p>
--	--	---

		<p>vorrufen. Zur Sicherung der maximalen Anzahl an Anlieferungen pro Stunde erfolgen betriebliche Maßnahmen und Regelungen zu Anlieferzeiten und dem Ausschluss einer Doppelbelegung der Anlieferung.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kurvenbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaranzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert. Die Privatstraße ist hiervon nicht betroffen.</p> <p>Während der Bauphase wird es an der Wiesbadener Straße, an der Straße An der Helling sowie an der Eleonorenstraße Zufahrtsmöglichkeiten zum Vorhabengrundstück geben. Hierdurch wird gewährleistet, dass die jeweilige Anlieferung nicht ausschließlich über eine Zufahrtmöglichkeit erfolgen muss. Darüber hinaus sind gewisse Beeinträchtigungen in den umgebenden Straßen des Vorhabens, wie bei allen Baustellen in bebauten Gebieten, unvermeidbar. Die Beeinträchtigungen werden jedoch durch einen mit der Landeshauptstadt Wiesbaden vorab abzustimmenden Baustelleneinrichtungsplan sowie eine koordinierte Baustellenabwicklung so weit wie möglich minimiert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>d) Fehlende Rückstaufläche bei LKW-Manövern, vollen Einlade-Flächen und vollem Parkhaus: Es fehlt eine Rückstaufläche bei voller Tiefgarage oder während der Einfahrt und des Rangierens von LKWs. Die Annahme im Gutachten, der Verkehr würde über die "An der Helling" abfließen, ist aus mehreren Gründen illusorisch und unzutreffend: Die vordersten Fahrzeuge vor der Tiefgarageneinfahrt werden auf der Strasse warten, bis die Ampel wieder grün und eine Zufahrt erlaubt wird.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Verkehrsgutachten weist nach, dass die Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage mit Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept grundsätzlich ausreichend bemessen sind. Sollte im Einzelfall die</p>

Die dahinterstehenden Fahrzeuge können die wartenden Fahrzeuge jedoch nicht passieren, da der weitere Verlauf der Strasse aufgrund der sich anschließenden Kurve nicht eingesehen werden kann und mit Gegenverkehr gerechnet werden muss. Auch ist die „An der Helling“ (Spielstrasse wie nicht-Spielstrasse) nicht als Durchfahrtsstrasse für den Abflussverkehr ausgebaut. Sie wird aus den oben genannten Gründen stets intensivst beparkt. Folglich wird sich der Verkehr daher entweder auf die Wiesbadener Strasse zurückstauen und dort zu gefährlichen Verkehrssituationen führen oder zu einem Befahren der Spielstrasse führen, was wiederum aufgrund der dort spielenden Kinder und der engen Verkehrssituation zu einer inakzeptablen Gefahrenerhöhung führen wird.

Kapazitätsgrenze erreicht oder gar überschritten werden, wird die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal unterbunden. Dies ist durch eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag gesichert.

Die Reisezeiten über die Wiesbadener Straße und über die Straße An der Helling sind nahezu identisch. Bei einer leistungsfähigen Funktion der Knotenpunkte, die im Verkehrsgutachten nachgewiesen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass diese Verbindung als Schleichweg nicht genutzt wird. Eine Umfahrung des Knotenpunktes Biebricher Straße / Otto-Suhr-Ring über die Straße An der Helling kann aber trotz höherer Fahrwiderstände nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern Verkehre in nennenswertem Umfang auftreten sollten, ist die Durchfahrbarkeit der Straße einzuschränken und ggf. durch bauliche / betriebliche Maßnahmen zu unterbinden.

Im Übrigen wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Verkehrs innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepo-

		<p>sitionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Im Interesse der Anwohner „An der Helling“ wie Umgebung und sogar des Bauvorhabens selbst bitten wir daher, dass Parksituationen wie Gefahrenpotentiale für dort lebende Personen nicht weiter verschlechtert werden, sondern im Gegenteil mit entsprechenden Auflagen und Planungsanforderungen an das Bauvorhaben die aktuelle so verbessert wird, dass auch nachteilige Auswirkungen früherer Maßnahmen wieder verbessert werden.</p> <p>Herzlichen Dank für die Würdigung unserer Bedenken!</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Vorhaben stellt für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Dies wird im Verkehrsgutachten unter Bezugnahme auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts nachgewiesen. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Die Vorhaltung weiterer Stellplätze für benachbarte Wohnnutzungen sowie anderer Bauvorhaben und Maßnahmen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p>

		<p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Verkehrs, des Mobilitätskonzepts und der Auswirkungen der Planung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>Lfd. Nr. 21, 22</p>	<p>Mit den in der Flur 2 liegenden Flurstücken ■■■ und ■■■ sind wir direkte Nachbarn des Baugrundstücks für das jetzt der Entwurf bzw. die Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ öffentlich ausliegt.</p> <p>In diesem Entwurf wurden von der bauordnungsrechtlichen allgemeinen Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Nr.1 HBO, abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen mit § 9 Abs.1 Nr.2a BauGb. begründet.</p> <p>In der Begründung zum Entwurf heißt es dazu auf der Seite 40 unter 5.1 im vorletzten Absatz dieser Seite ab dem letzten Satz:</p> <p>„Entlang von Zwei zur Straße An der Helling gewandten Baugrenzen sind dabei mit 0,3 H an der nordwestlichen Baugrenze des Punkthauses mit IV Vollgeschossen und mit 0,35 H an der nordwestlichen Baugrenze des Riegels entlang der Wiesbadener Straße nur geringe Abweichungen vom Bauordnungsrecht festgesetzt. Entlang der nordwestlichen Baugrenze des Punkthauses An der Helling mit V Vollgeschossen wird das Maß der Tiefe der Abstandsfläche auf 0 H festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des geplanten Vorhabens hat das geringe Maß der Tiefe der Abstandsflächen keine nachteiligen Folgen auf die Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung), dem Nachbarschutz sowie den Erfordernissen der Gefahrenabwehr (Brandschutz). Der Abstand zwischen den im Bebauungsplan „Biebricher Straße 1. Änderung (An der Hellig)“ festgesetzten Baugrenzen und den festgesetzten Baugrenzen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ beträgt ca. 22 m, so dass in jedem Fall eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der Bebauung beidseits</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Verweis auf die Festsetzungen zum vom Bauordnungsrecht abweichenden Maß der Tiefe der Abstandsflächen wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

	<p>der Straße An der Helling gegeben ist. Die Modellberechnungen der Verschattungsstudie bestätigen dies. Auch die Umgebung wird durch die Planungen nicht verschattet bzw. beeinträchtigt. Eine „erschlagende“ oder „erdrückende“ Wirkung des Bauvorhabens auf die Nachbarbebauung ist ebenfalls nicht gegeben.“</p>	
	<p>Ein Mindestumfang für den Geltungsbereich eines Bebauungsplans ist nicht vorgeschrieben. Aus dem Begriff Geltungsbereich ist jedoch zu folgern, daß der Umfang sich nicht auf Flächen geringen Ausmaßes beschränken darf.</p> <p>Dies ergibt sich auch aus der Funktion des Bebauungsplans als städtebaulicher Plan; die Wirkungen eines solchen Plans müssen städtebauliche Relevanz besitzen, was bei zu kleinen Flächen im Regelfall zu verneinen ist. Der Geltungsbereich eines Bebauungsplans kann in besonderen Fällen aber auch so begrenzt sein, daß er nur ein einzelnes Grundstück erfasst oder nur die Durchführung eines einzelnen Vorhabens regelt. Entscheidend ist, ob der Bebauungsplan ein Planungsziel verfolgt, das dem § 1 BauGB gerecht wird. Dies hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Ein Einzelfallbebauungsplan ist jedoch dann unzulässig, wenn er in keiner Weise der städtebaulichen Ordnung dient, sondern ausschließlich zur Förderung privater Interessen aufgestellt wird.</p> <p>Grundsätzlich können Festsetzungen eines Bebauungsplans nur innergebietliche Wirkungen erzeugen, denn sie regeln die Bodenordnung und -nutzung innerhalb des Bebauungsplans.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der vorhabenbezogene Bebauungsplan muss auf die Verwirklichung eines konkreten Vorhabens gerichtet sein. Dabei hat sich der Geltungsbereich am Vorhaben- und Erschließungsplan zu orientieren und das gesamte Vorhaben zu umfassen. Gemäß § 12 Abs. 4 BauGB können einzelne Flächen außerhalb des Bereichs den Vorhaben- und Erschließungsplans in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen werden. Dabei muss die Einbeziehung für eine geordnete städtebauliche Entwicklung erforderlich sein und darf den Planbereich nicht substantiiert verändern. Sofern Verkehrsflächen nicht im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, aber zur Erschließung notwendig sind, können diese Flächen ebenfalls einbezogen und als Verkehrsflächen festgesetzt werden.</p> <p>Der Geltungsbereich des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst daher das Vorhaben bzw. den Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans sowie die zur Erschließung notwendigen angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Stichwort Einräumigkeit: Der Geltungsbereich eines Bebauungsplans darf sich nicht mit dem Geltungsbereich eines anderen Bebauungsplans überschneiden. Die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung eines Gebietes können stets nur in einem einzigen - eine</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

	<p>rechtliche Einheit bildenden - Bebauungsplan enthalten sein. Überschneidet sich der Geltungsbereich eines neu aufzustellenden Bebauungsplans ganz oder teilweise mit dem eines früheren Plans, so muss der frühere Plan insoweit aufgehoben bzw. verändert werden. In diesen Fällen empfiehlt es sich, den gesamten Geltungsbereich des alten Plans bzw. die von der Neuregelung betroffenen Teile in den neuen Plan einzubeziehen.</p>	<p>Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Helling-Höfe“ überlagert teilweise den Geltungsbereich der folgenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplan „1984 / 02 Biebricher-Straße“ in Mainz-Kastel, in Kraft getreten am 12.07.1984. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Helling-Höfe“ überlagert den südlichen Teilbereich zwischen der Eleonorenstraße und der Straße An der Helling, in dem im Wesentlichen ein Gewerbegebiet (GRZ 0,6, GFZ 1,0) und Straßenverkehrsflächen festgesetzt sind. Die Festsetzungen entlang der Straße An der Helling wurden durch den folgenden Bebauungsplan überlagert. - Bebauungsplan „Biebricher Straße 1. Änderung (An der Helling)“, in Kraft getreten am 15.01.2003. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Helling-Höfe“ überlagert teilweise die öffentliche Straße An der Helling sowie kleine Bereiche des Mischgebiets und einer öffentlichen Grünfläche. - Bebauungsplan „Wiesbadener Straße / Petersweg“ - 1. Änderung - Westteil im Ortsbezirk Mainz-Kastel, in Kraft getreten am 23.06.1994. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Helling-Höfe“ überlagert teilweise die Wiesbadener Straße, die als Straßenverkehrsfläche festgesetzt ist. <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wird nach seinem Inkrafttreten innerhalb der sich überlagernden Bereiche die bestehenden Bebauungspläne ersetzen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die öffentlichen Straßen wurden aus diesem Grund, in den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ einbezogen und sogar über die Fahrbahnmitte hinaus, über die gesamte Fahrbahnbreite.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Ein Abstandflächenplan ist in der Begründung zu dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ nicht enthalten, aber es muß davon ausgegangen werden, daß die Abstandsflächen über die Fahrbahnmitte hinaus ragen werden

Unser Grundstück grenzt direkt an das Baugrundstück und diese Grenze ist zugleich die Grenze des vorgelegten vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“. Unmittelbar an dieser Grenze sind zwei Punkthäuser geplant deren Abstandflächen bis auf 0 H reduziert festgesetzt werden sollen. Hierzu wird zur Begründung § 9 Abs.1 Nr.2a BauGB angeführt: Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandflächen. Grundsätzlich aber können Festsetzungen eines Bebauungsplans nur innergebietliche Wirkungen erzeugen, denn sie regeln die Bodenordnung und -nutzung innerhalb des Bebauungsplans. Deshalb wurden die öffentlichen Straßen in den Entwurf des Bebauungsplan mit einbezogen.

Im Rahmen eines Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan wird auch das Gebiet außerhalb der Plangrenzen in den Blick genommen, da im Rahmen der rechtsstaatlichen Planung alle durch die Planung betroffenen Interessen und Belange in einen angemessenen Ausgleich gebracht werden müssen (§ 1 Abs.7 BauGB). Dies ist im vorliegenden Fall dieses Entwurf nicht ausreichen geschehen. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ nimmt für sich eine städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit in Anspruch die er den gegenüberliegenden Grundstücken jedoch nicht im gleichem Maße zugesteht.

Auch wenn gegen das Gebot gerechter Abwägung verstoßen wird, ist die Planung rechtswidrig.

Wir werden deshalb wenn es erforderlich werden sollte auch den Rechtsweg mit einem Normenkontrollverfahren beschreiten.

Begründung

Der Geltungsbereich des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst gem. § 12 BauGB das Vorhaben bzw. den Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans sowie die zur Erschließung notwendigen angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Die Vorgaben der Hessischen Bauordnung bezüglich der Abstandsflächen werden zu angrenzenden Grundstücken grundsätzlich eingehalten. Lediglich in drei Bereichen entlang der Straße An der Helling ergeben sich aufgrund der in der Vorhabenplanung vorgesehen grenznahen Bebauung bei einer Tiefe von 0,4 H Abstandsflächen, die über die Mitte der angrenzenden Verkehrsflächen (teilweise als Straßenbegleitgrün) hinausragen bzw. in eine Verkehrsfläche für Gemeinschaftsstellplätze und eine Privatstraße hineinragen würden.

Die grenznahe Bebauung dient zum einen der sinnvollen Ausnutzung der Grundstücksfläche und trägt damit dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung. Zum anderen sollen dadurch entlang der Straßenräume klare Raumkanten gebildet und die Wegeführung zwischen Wiesbadener Straße und Rhein über die Straßen An der Helling und die Eleonorenstraße baulich gefasst und damit auch optisch gelenkt werden.

Gemäß § 6 Abs. 11 HBO haben Festsetzungen eines Bebauungsplans, die die Tiefe der Abstandsflächen bindend bestimmen, Vorrang vor den bauordnungsrechtlichen Regelungen. Daher werden aus den oben genannten städtebaulichen Gründen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB vom Landesrecht abweichende Festsetzungen über die Abstandsflächentiefe festgesetzt. Dazu werden in der Planzeichnung einzelne Baugrenzen bestimmt, vor denen im Hinblick auf Flächen außerhalb des Vorhabengebiets vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefen der Abstandsflächen gelten. Entlang von zwei zur Straße An der

		<p>Helling gewandten Baugrenzen sind dabei mit 0,3 H an der nordwestlichen Baugrenze des Punkthauses mit IV Vollgeschossen und mit 0,35 H an der nordwestlichen Baugrenze des Riegels entlang der Wiesbadener Straße nur geringe Abweichungen vom Bauordnungsrecht festgesetzt. Entlang der nordwestlichen Baugrenze des Punkthauses An der Helling mit V Vollgeschossen wird das Maß der Tiefe der Abstandsfläche auf 0 H festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des geplanten Vorhabens hat das geringere Maß der Tiefe der Abstandsflächen keine nachteiligen Folgen auf die Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung), dem Nachbarschutz sowie den Erfordernissen der Gefahrenabwehr (Brandschutz). Der Abstand zwischen den im Bebauungsplan „Biebricher Straße 1. Änderung (An der Helling)“ festgesetzten Baugrenzen und den festgesetzten Baugrenzen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ beträgt ca. 22 m, so dass in jedem Fall eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der Bebauung beidseits der Straße An der Helling gegeben ist. Die Modellberechnungen der Verschattungsstudie bestätigen dies. Auch die Umgebung wird durch die Planungen nicht verschattet bzw. beeinträchtigt. Eine „erschlagende“ oder „erdrückende“ Wirkung des Bauvorhabens auf die Nachbarbebauung ist ebenfalls nicht gegeben. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB bleiben somit sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung gewahrt. Die Anforderungen an den Brandschutz der Gebäude werden durch die Unterschreitung der Abstandsflächentiefen nach § 6 HBO nicht berührt.</p> <p>Die Belange der anliegenden Grundstücke wurden damit in den Abwägungsprozess eingestellt und die Auswirkungen der Planungen gutachterlich geprüft. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gesichert.</p>
--	--	---

		<p>Die im Rahmen des benachbarten Bebauungsplans bestehenden Entwicklungsmöglichkeiten der gegenüberliegenden Grundstücke werden durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht eingeschränkt. Die Grundstücke können weiterhin nach den bestehenden rechtlichen Vorgaben der rechtsgültigen Bebauungspläne bebaut werden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>Lfd. Nr. 23</p>	<p>vor kurzem habe ich im Internet den aktuellen Stand der Planung für das Bauprojekt „Helling Höfe“ in Mainz-Kastel im Internet eingesehen. Als Bewohner des Hauses An der Helling ■ wohne ich in direkter Nachbarschaft des geplanten Projekts und verfolge die Planung dementsprechend mit großem Interesse.</p> <p>Grundsätzlich gefällt mir das Vorhaben sehr gut: Die Umsetzung des Projekts erscheint mir zeitgemäß und wird die Infrastruktur unserer Umgebung sicher bereichern. Auch die Aussicht darauf, durch den Ausbau des Einzelhandels Besorgungen des täglichen Bedarfs in Zukunft zu Fuß erledigen zu können, finde ich erfreulich. In Bezug auf die Planung habe ich jedoch Bedenken, die ich Ihnen hier darlegen möchte.</p> <p>Plan 3 im Entwurf zum Vorhaben- und Erschließungsplan sieht sowohl die PKW-Einfahrt für die Tiefgarage als auch die Warenanlieferung über die Wiesbadener Straße in der Straße An der Helling vor. Diese Planung erscheint mir aus mehreren Gründen verbesserungsbedürftig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Straße an der Helling ist sehr schmal und offensichtlich nicht für die erwartbare Menge an Kunden- und Lieferverkehr ausgerichtet. Schon im Plan ist ersichtlich, dass anliefernde LKW zunächst zur Hälfte in die Straße einfahren müssten, um anschließend rückwärts auf das Gelände auffahren zu können. Ein langwieriger Prozess, der mit starker Lärmentwicklung verbunden ist und zusätzlich entgegenkommenden Verkehr behindert. Warum die Anlieferung und Garageinfahrt nicht über die gegenüberliegende Eleonorenstraße oder auf der Wiesbadener Straße erfolgen kann, ist mir nicht klar. Beide 	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.</p> <p>Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.</p> <p>Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum</p>

	<p>Alternativen wären breiter und sowohl für PKW als auch für LKW deutlich leichter zu befahren.</p>	<p>Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.</p> <p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfah-</p>
--	--	--

		<p>ren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wurden zudem Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr ausgeschlossen sind. In der Regel ist von maximal 1-2 Anlieferungen in der Stunde mit jeweils einer Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte von ca. 2 Minuten auszugehen. Anschließend findet der weitere Anlieferungsvorgang im eingehausten Anlieferungsbereich auf dem Vorhabengrundstück statt. Vor dem Hintergrund der Ausgangsbelastungen werden keine nennenswerten Störungen im Verkehrsablauf hervorgerufen.</p> <p>Eine Anlieferung kann aus funktionalen Gründen nicht über die Wiesbadener Straße erfolgen. Dies würde zu einer Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptverkehrsstraße führen und zusätzlich würden die Fußgängerbereiche beeinträchtigt werden. Zudem würde die Lage an der Wiesbadener Straße den Vorgaben des IEHK widersprechen, wonach entlang der Wiesbadener Straße klare Raumkanten ausgebildet und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße geschaffen werden sollen. Aufgrund der vorgesehenen Gebäudekonfiguration und Grundrissgestaltung ist eine Anlieferung des Vollsortimenters über die Eleonorenstraße nicht möglich.</p>
--	--	--

		<p>Die Untersuchungen haben somit ergeben, dass die Straßenräume für die Anlieferung und den zusätzlich ausgelösten Verkehr ausreichend bemessen sind, dort wo Anpassungen notwendig sind, werden diese durchgeführt. Dies ist jeweils im Durchführungsvertrag gesichert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Einfahrt zur Tiergarage wird Besucherinnen und Besucher dazu verleiten, das Gelände nicht über die Wiesbadener Straße anzufahren, sondern die Straße An der Helling aus nordwestlicher Richtung zu durchqueren. Dies wiederum hätte ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge, für das unsere Straße -wie im ersten Stichpunkt erwähnt- nicht geeignet ist und würde außerdem zu einer intensiven Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner unserer Straße führen. Zusätzlich wird unser Wohngebiet von vielen Familien bewohnt, deren Kinder häufig in Straßennähe spielen. Ein deutliche Zunahme des Verkehrs, wie er nach abgeschlossenem Bau zu erwarten ist, stellt gleichzeitig auch ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Kinder dar. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ wurde vom Büro Heinz + Feier aus Wiesbaden ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Im Rahmen des Gutachtens wurden zunächst die Ausgangsdaten durch Auswertung vorhandener und neu erhobener Verkehrsdaten zusammengestellt und unter Einbeziehung der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden ausgewiesenen Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 sowie weiterer Neuverkehre durch Neuplanungen die Verkehrsbelastungen im Prognosefall abgeschätzt.</p> <p>Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen an den relevanten Knotenpunkten Wiesbadener Straße / Otto-Suhr-Ring, Wiesbadener Straße / An der Helling und Wiesbadener Straße / Eleonorenstraße ermittelt und für verschiedene Planvarianten geprüft, ob die vorhandenen Kapazitäten an den Knotenpunkten ausreichen, um das künftig erwartete Verkehrsaufkommen (Prognoseplanfall) zu bewältigen. In allen Planvarianten sind bauliche und / oder betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Prognoseplanfall</p>

		<p>zu gewährleisten. Der Gutachter empfiehlt aufgrund der geringsten Eingriffserforderlichkeit Planvariante 2 (Zufahrt über Straße An der Helling, Ausfahrt über Eleonorenstraße).</p> <p>Im weiteren Verlauf wurden Simulationsstudien auf Fahrzeugebene durchgeführt, um die Wechselwirkungen zwischen den Knotenpunkten quantitativ näher zu bestimmen, sowie notwendige Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu sichern. Diese haben ebenfalls bestätigt, dass bei der Umsetzung der vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen (Modifikation der Signalsteuerung, Verlegung einer Fußgängerfurt) bei der Planvariante 2 eine hinreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.</p> <p>Die Reisezeiten über die Wiesbadener Straße und über die Straße An der Helling sind nahezu identisch. Bei einer leistungsfähigen Funktion der Knotenpunkte, die im Verkehrsgutachten nachgewiesen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass diese Verbindung als Schleichweg nicht genutzt wird. Eine Umfahrung des Knotenpunktes Biebricher Straße / Otto-Suhr-Ring über die Straße An der Helling kann aber trotz höherer Fahrwiderstände nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern Verkehre in nennenswertem Umfang auftreten sollten, ist die Durchfahrbarkeit der Straße einzuschränken und ggf. durch bauliche / betriebliche Maßnahmen zu unterbinden.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu</p>
--	--	--

		<p>Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Bauplanung würde eine große Menge freier Parkplätze entfallen, was die ohnehin bereits prekäre Parkplatzsituation für Anwohner und Anlieger weiter verschärfen würde. Vor dem Hintergrund des Vorhabens, ein weiteres Wohnbau-Projekt im Bereich der Wiesbadener Straße 87 zu realisieren, ist in Bezug auf Zufahrtswege und Parkplätze in diesem Bereich ein erhebliches Verkehrschaos zu erwarten. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p>

		<p>Das Vorhaben stellt für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Dies wird im Verkehrsgutachten unter Bezugnahme auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts nachgewiesen. Die Vorhaltung weiterer Stellplätze für benachbarte Wohnnutzungen sowie anderer Bauvorhaben und Maßnahmen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Wie zu Anfang erwähnt, bin ich dem Bauprojekt gegenüber grundsätzlich positiv eingestellt. Mir ist ebenfalls bewusst, dass eine städtebauliche Entwicklung mit Einschränkungen für Einzelne verbunden sein kann. Auch in Hinsicht auf länger andauernden Baulärm und durch die Baustelle entstehende Behinderungen bin ich kompromissbereit. Wegen der aufgeführten Gründe befürchte ich allerdings eine weitreichende und anhaltende Einschränkung der Lebens- und Wohnqualität in unserem Wohngebiet, die nicht nur mich als Einzelperson betrafte, sondern auch die gesamte Nachbarschaft in unserer Straße. Ich bitte deshalb eindringlich darum, die Planung diesbezüglich zu überdenken. Für Ihre Hilfe danke ich Ihnen sehr.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das im integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, soll eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Dementsprechend soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen.</p> <p>In den Gutachten zu u. a. den Themen Verkehr, Schall und Klima wurden auch die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung ermittelt und bewertet. Entsprechend wurden Maßnahmen zur Minderung wie Schallschutzmaßnahmen an der Anlieferung und grünordnerische Maßnahmen</p>

		<p>festgesetzt. Unter Berücksichtigung der Minderungsmaßnahmen bleiben die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Umgebung sichergestellt.</p> <p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Auswirkungen der Planung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 24	<p>bzgl. des Bebauungsplans „Helling-Höfe“ habe ich folgende Rückmeldung. In anderen europäischen Ländern findet man im urbanen Bereich oft Wohngebäude mit 8 und mehr Stockwerken, durchaus in attraktiver Lage und sehr moderner Gestaltung, mit viel Grünflächen und fernab von „Wohnsilos“. Dadurch wird zentrumsnah deutlich mehr Wohnraum zur Verfügung gestellt und einer sog. „Zersiedlung“ entgegengewirkt. Durch die Bündelung werden weitere Vorteile erzielt: ÖPNV mit hohem Takt bzw. hoher Kapazität (Bahn) lohnt sich auf einmal, für Nahversorger und Arztpraxen werden entsprechend bebaute Gebiete attraktiver, die Wege für alle kürzer. Daher die Frage: warum werden sämtliche Neubaugebiete heutzutage, bspw. die Helling-Höfe oder auch das Linde-Quartier, mit Wohngebäuden von maximal 4 bis 5 Stockwerken bebaut?</p> <p>Als konkrete Anregung bitte ich zu prüfen, ob die aktuell geplante Geschossanzahl der Helling-Höfe erhöht werden kann, um an dieser Stelle mehr Mitbürgern Wohnraum zur Verfügung stellen zu können. Nach eigener Einschätzung könnte mit leichten Anpassungen zumindest ein weiteres Geschoss möglich sein, ohne unter die Definition „Hochhaus“ (mit entsprechender Konsequenz für den Brandschutz) zu fallen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ aus dem Jahr 2018 wurde die Wiesbadener Straße als Impulsraum für Innenentwicklungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen bezeichnet. Parallel zur Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ wurde für die Wiesbadener Straße als einer der Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) im Dialog mit den Bürgern, der Verwaltung und der Politik entwickelt.</p> <p>Um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden, sollen zukünftig die in Kastel-West bestehenden Potenziale wie die Lagegunst am Rhein und vorhandene Entwicklungsflächen (u. a. bestehende Konversionsflächen) stärker genutzt werden. Ziel ist dabei ein nachhaltiger Stadtumbau u. a. durch die Anpassung der Bebauungsstrukturen an wirtschaftliche, demographische und soziale Prozesse. Das Leben und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren am Rhein soll attraktiver werden und in diesem Zusammenhang vielfältige Wohnfor-</p>

		<p>men entwickelt und preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Die Wiesbadener Straße soll als Rückgrat des Stadtteils entwickelt werden, was durch die Bildung klarer Raumkanten, einer optisch attraktiven Gestaltung und Bereichen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten entlang der Stadtstraße unterstützt werden kann.</p> <p>Dementsprechend soll auch die Bebauung im Plangebiet „Helling-Höfe“, das als „potenziell hochwertige Wohnlage“ eingestuft wird, eine klare Raumkante entlang der Wiesbadener Straße ausbilden und gleichzeitig attraktive Aufenthaltsbereiche zur Wiesbadener Straße schaffen. Flächenressourcen sollen durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte nachhaltig genutzt werden, wobei ausreichend Grünstrukturen zu berücksichtigen sind. Demnach soll sich die Bebauung im Plangebiet zum Rhein hin auflockern und durch Grünstrukturen ergänzt werden, um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Trotz hoher baulicher Dichte sollen dadurch sozial und räumlich durchlässige Ränder geschaffen werden, die eine Verzahnung des neuen Wohnquartiers in den Stadtteil ermöglichen.</p> <p>In der Umgebung des Plangebiets befinden sich mit dem Fox-Haus sowie dem Wohnhof Beck städtebauliche Hochpunkte, an denen sich die Vorhabenplanung orientiert. Das Vorhaben ist damit etwa zwei Geschosse höher als die gegenüberliegende Kasernenbebauung. Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p>
--	--	--

		<p>In Richtung des Rheins nimmt die Höhe der baulichen Anlagen ab. Hierdurch wird städtebaulich der Übergang zum Rhein betont und den Vorgaben des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße Rechnung getragen. Zusammen mit den überbaubaren Grundstücksflächen und der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse wird in Richtung des Rheins die Struktur aufgelockert und der Bereich in Richtung des Rheinuferes als Übergang zur angrenzenden Freifläche betont.</p> <p>Das Vorhaben „Helling-Höfe“ entspricht damit sowohl bezüglich der Art als auch des Maßes der baulichen Nutzung den Zielen der Landeshauptstadt Wiesbaden, diesen Standort durch eine urbane Dichte nachhaltig zu nutzen und gleichzeitig durch ausreichende Grünstrukturen ein qualitativ hochwertiges und attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Die Höhe der baulichen Anlage orientiert sich zwar an der Impulswirkung, die das Vorhaben für die Umgebung haben wird, aber nimmt auch Rücksicht auf die bestehende Bebauung. Die Vorhabenplanung trägt damit der Lage des Plangebiets Rechnung, die zwar einerseits zentral ist, sich aber andererseits auch nicht mit einer extrem hoch verdichteten Innenstadtlage vergleichen lässt.</p> <p>Eine weitere Erhöhung der Geschosszahl und damit der Höhe der baulichen Anlagen würde im vorliegenden Bereich zu bodenrechtlichen Spannungen (z. B. Klima, Stellplätze) führen, die im Rahmen des Vorhabens nicht ausgeglichen werden könnten.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ich bitte in dem Rahmen weiterhin darum zu prüfen, ob der bestehende Spielplatz auf der Rheinwiese aufgewertet werden kann, bspw. um wenige zusätzliche Spielgeräte für kleinere Kinder.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

Abgestellt wird insoweit auf Plansatz 3.4.3-2. Danach kann zur Sicherung der Grundversorgung und unter Einhaltung der sonstigen Verträglichkeitsanforderungen für einen Lebensmittel-Vollversorger bis zu 2.000 m² Verkaufsfläche oder für einen Lebensmitteldiscounter bis zu 1.200 m² Verkaufsfläche die Raumverträglichkeit in städtebaulich integrierten Lagen angenommen werden. Dieses Ziel der Raumordnung ist jedoch im konkreten Fall nicht einschlägig. Jedenfalls ist die raumordnungsrechtliche Zulässigkeit des geplanten Vorhabens nicht ausschließlich an diesem Ziel zu messen.

Maßgebend ist vielmehr Plansatz 3.4.3-4. Danach sind regional bedeutsame großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in den - für die Mittel- und Oberzentren in 5 gebiets-scharf dargestellten - zentralen Versorgungsbereichen innerhalb der „Vorranggebiete Siedlung“ anzusiedeln. Solche zentrale Versorgungsbereiche sind in der Abbildung 5 für Wiesbaden nur in der Innenstadt und in Schierstein ausgewiesen. Der Standort im Plangebiet liegt außerhalb dieser gebietsscharf abgegrenzten zentralen Versorgungsbereich.

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich jedoch um ein regionalbedeutsames großflächiges Einzelhandelsvorhaben. Es kann nicht allein auf die Größe des Lebensmittelvollsortimenters abgestellt werden. Entscheidend ist die Gesamtgröße des Vorhabens, das als Einkaufszentrum im Sinne von § 11 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauNVO einzustufen ist. Nach der Begründung zum Regionalplan Südhessen sind Einzelhandelsvorhaben immer dann regional bedeutsam (raumbedeutsam), wenn zu erwarten ist, dass sie sich auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung nicht unwesentlich auswirken können. Dies ist bei einem Einkaufszentrum mit über 2.800 m² Verkaufsfläche unabhängig von der Größe der Geschoßfläche der Fall. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lassen sich wesentliche Auswirkungen auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung bei Einkaufszentren generell nicht ausschließen (BVerwG, Urteil vom 01.08.2002 - 4 C 5/01-, juris R. 28). Jedenfalls bei einer Verkaufsfläche von mehr als 2.800 m² kann nicht mehr von nur unwesentlichen Auswirkungen auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung ausgegangen werden.

sowohl dem Zentralitäts- und Kongruenzgebot als auch dem Integrationsgebot. Da der geplante Lebensmittelvollsortimenter unterhalb des Schwellenwerts von 2.000 qm Verkaufsfläche liegt, kann darüber hinaus festgestellt werden, dass das Vorhaben in der Einzelbetrachtung dem Beeinträchtigungsverbot entsprechen würde. In der Gesamtbetrachtung mit den zulässigen Einzelhandelsvorhaben „Am Gückelsberg“ muss hingegen festgestellt werden, dass Beeinträchtigungen auf das noch im Einzelhandelskonzept 2015 der Stadt Wiesbaden ausgewiesene Nahversorgungszentrum Kastel zu erwarten sind, die im worst case zur Schließung des hier ansässigen Discounters führen könnten. Das im Einzelhandelskonzept 2015 ausgewiesene Nahversorgungszentrum Kastel übernimmt jedoch aufgrund seines geringen Besatzes und der fehlenden Austauschbeziehungen zwischen den einzelnen Einzelhandelslagen bereits heute keine Versorgungsfunktion mehr für den gesamten Ortsbezirk. Auch die jüngsten Versuche zur Belegung des Nahversorgungszentrums Kastel im Rahmen der Städtebauförderungsmaßnahme Stadumbau Kostheim/Kastel sowie der dort eingesetzten Fördermittel führten zu keinem Erfolg, da Entwicklungsflächen fehlten. Im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes aus dem Jahr 2020 wurde die Zentrenstruktur daher angepasst. Der Bereich des ehemaligen Nahversorgungszentrums ist nicht mehr als zentraler Versorgungsbereich ausgewiesen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden beabsichtigt zur Sicherung und Entwicklung funktions- und leistungsfähiger Stadtteile in Kastel und Kostheim nun, die Zentrenstruktur in diesem Bereich durch die beiden neuen Nahversorgungsbereiche „Nahversorgungszentrum Mz-Kastel (Wiesbadener Straße)“ und „Am Gückelsberg“ neu zu ordnen. Die Helling-Höfe sollen damit in Ergänzung zum nördlich bestehenden Nahversorgungsstandort An der Helling 3 (derzeit Lidl) und in Verknüpfung mit dem geplanten Quartierszentrum im Bereich der Kastel Housing Area als neues Nahversorgungszentrum „Kastel-West“ an der Wiesbadener Straße mit

	<p>Folge davon ist, dass ein Einzelhandelsvorhaben dieser Größenordnung am geplanten Standort gegen Plansatz 3.4.3-4 verstößt.</p>	<p>städtebaulichen und funktionalen Qualitäten eines zentralen Versorgungsbereiches entwickelt werden.</p> <p>Über die zulässigen Wohnungen und die Einzelhandelnutzungen hinaus sind außerdem im Sondergebiet nicht störende Gewerbebetriebe und Schank- und Speisewirtschaften zulässig. Dadurch kann im Nahversorgungszentrum die Grundversorgung durch gewerbliche und gastronomische Nutzungen ergänzt und damit das Angebot an Waren und Dienstleistungen breit gefächert werden. Dies erhöht die Attraktivität und Akzeptanz des Nahversorgungszentrums und trägt zur Belebung des Zentrums und der umliegenden Bereiche bei.</p> <p>Das zitierte Urteil vom 01.08.2002 bezieht sich auf § 11 Abs. 3 BauNVO und nicht auf den hier maßgeblichen Regionalplan Südhessen. Unabhängig davon wird durch die Einzelhandelsuntersuchung und die Auswirkungsanalyse belegt, dass das konkrete Vorhaben verträglich ist.</p> <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan entspricht damit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung auf Ebene der Regionalplanung. Dies wurde in den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB durch das Regierungspräsidium Darmstadt bestätigt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3. Unabhängig davon sind die für das Sondergebiet geplanten Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung mit Rechtsfehlern behaftet.</p> <p>Nach den textlichen Festsetzungen soll ein Nahversorgungszentrum zulässig sein. Damit wird die Zahl der Betriebe eingegrenzt. Die Größe der Gesamtverkaufsfläche und die Größe der Verkaufsfläche von einzelnen Einheiten innerhalb des Einkaufszentrums wird flächenmäßig beschränkt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird die Zahl zulässiger Einkaufszentren entsprechend der zugrundeliegenden Vorhaben- und Erschließungsplanung auf ein Nahversorgungszentrum beschränkt. Weiterhin ist gemäß § 12 Abs. 3a S. 1 BauGB geregelt, dass im Rahmen der</p>

	<p>Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lässt sich eine Beschränkung der Zahl zulässiger Vorhaben in einem Sondergebiet nicht als Festsetzung der Zweckbestimmung verstehen. Auch als Bestimmung der Art der zulässigen Nutzung ist sie nicht möglich. Die numerische Beschränkung zulässiger Anlagen trägt danach nicht zur Kennzeichnung der Art der zulässigen Nutzung bei. Sie qualifiziert keinen Anlagentyp, sondern quantifiziert Nutzungsoptionen. Solche Kontingentierung von Nutzungsmöglichkeiten lässt die Baunutzungsverordnung nur in wenigen Ausnahmefällen zu. Eine numerische Beschränkung der Zahl der Einzelhandelsbetriebe in einem Sondergebiet ist deshalb unzulässig und unwirksam (BVerwG, U.v. 17.10.2019 - 4 CN 8/18 -, juris Rn. 13 ff.).</p> <p>Auch die grundstücksbezogenen Obergrenzen der Verkaufsflächen sind mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht vereinbar. Solche gebietsbezogenen Obergrenzen sind in einem Sondergebiet nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann zulässig, wenn die Festsetzungen des Bebauungsplanes nur die Errichtung eines einzigen Einzelhandelsbetriebes zulassen (BVerwGE 131, 86 Rn. 18; NVwZ 2010, 782 Rn. 24). In seiner neueren Rechtsprechung geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass eine solche Begrenzung dann anzunehmen ist, wenn das Plangebiet nur aus einem Grundstück besteht. In diesem Fall bezieht sich die Verkaufsflächenbegrenzung nur auf ein Grundstück. Dies ist jedoch nicht der Fall. Dem zeichnerischen Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist entnehmen, dass in seinem Geltungsbereich zahlreiche eigenständige Grundstücke existieren.</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplans kann deshalb nicht als Satzung beschlossen werden.</p>	<p>festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Im Rahmen dieses Vertrags wird das geplante Vorhaben beschrieben und in den Vorhaben- und Erschließungsplänen konkretisiert dargestellt. Ein sogenanntes Windhundrennen potenzieller Investoren und Bauantragssteller ist daher im vorliegenden Fall ausgeschlossen.</p> <p>Das zitierte Urteil vom 17.10.2019 ist nicht einschlägig, da es keinen vorhabenbezogenen Bebauungsplan betrifft.</p> <p>Nach der Rechtsprechung ist die Festsetzung einer gebietsbezogenen, vorhabenunabhängigen Verkaufsflächenobergrenze zur Steuerung des Einzelhandels in einem Sondergebiet mangels Rechtsgrundlage unzulässig. Festsetzungen zu vorhabenbezogenen Verkaufsflächenobergrenzen sind hingegen zulässig, da gem. § 11 Abs. 2 BauNVO die Art der baulichen Nutzung näher zu konkretisieren ist. Insbesondere darf die Gemeinde in einem Sondergebiet den vorhabenbezogenen Anlagentyp durch die von ihr bestimmte Begrenzung der Verkaufsflächen selbst festsetzen (BVerwG, Urt. v. 27.04.1990 - 4 C 36/87). Die Begrenzungen beziehen sich auf die Verkaufsflächen innerhalb des Nahversorgungszentrums und sind somit nach den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung vorhabenbezogen.</p> <p>Hinzu kommt, dass es sich vorliegend um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, der auf ein konkretes und genau umrissenes Einzelhandelsprojekt und dessen Verträglichkeit „zugeschnitten“ ist.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
Lfd. Nr. 26	Ich bin Eigentümerin der Wohnung ■ in An der Helling ■, Mainz-Kastel, also im Wohngebäude direkt neben dem Bauvorhaben Helling-Höfe.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Die Wohnung in An der Helling ■ habe ich schon vor Jahren als \"Alterssitz\" gekauft, vor allem durch die ruhige Lage und der sehr kinderfreundlichen Gesamtanlage der Nachbar-Gebäude und Reihenhäuser sowie der ruhigen Anliegerstrasse.

Nun wird diese ruhige und kinderfreundliche Atmosshäre durch das Bauvorhaben Helling-Höfe in direkter Nachbarschaft erheblich gestört und damit sowohl die Sicherheit für kleine Kinder oder ältere Menschen wie auch der gesamte Wohnkomfort und Lebensqualität durch Lärm- und Abgasbelastung erheblich beeinträchtigt.

Insbesondere tragen die Lage der Tiefgaragen-Einfahrt dazu bei sowie das Anfahren und Rückwärts- Einparken der Sattelschlepper zur Anlieferung von Waren, direkt vor unserer Haustür - wie gesagt, eine Gefahr für Kinder und ältere Menschen - sowie der intensive Lärm zu möglicherweise früh morgendlichen Zeiten. Auch die Strasse An der Helling wird dann ganz bestimmt nicht mehr nur von Anwohnern, sondern als Durchgangsstrasse genutzt, ein weiteres Risiko und Belästigung für die Anwohner. Die Planung ist in dieser Form einfach nicht in Ordnung und geht zu Lasten der Anwohner.

Begründung

Bei der Planung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung spielte neben funktionalen Aspekten insbesondere die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Sicherstellung eines weitgehend ungestörten Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens eine Überprüfung der Lage der Zu- / Ausfahrten der Tiefgarage sowie der Andienung in verschiedenen Planfällen, wobei sich die gewählte Lage hinsichtlich der o. g. Anforderungen als die günstigste erwies.

Gemäß der Vorhabenplanung liegt die Einfahrt für die Tiefgarage an der Straße An der Helling und die Ausfahrt an der Eleonorenstraße. Die Andienung für den Supermarkt (Vollsortimenter) wird über die Straße An der Helling erfolgen. Zusätzlich ist für die weiteren Geschäfte eine Ladezone in der Eleonorenstraße vorgesehen. Dementsprechend sind in der Planzeichnung ein Bereich für eine Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung und ein Bereich für eine Tiefgaragenausfahrt festgesetzt sowie die Ladezone informell eingetragen.

Die Anlieferung des Lebensmittelmarktes erfolgt über den öffentlichen Teil der Straße An der Helling in einen zum Schutz der Nachbarschaft geschlossenen, schallgeschützten Anlieferungsbereich. Die Planung des Anlieferungsbereichs wurde fahrgeometrisch mittels dynamischer Schleppkurven geprüft und optimiert. Die fahrgeometrischen Prüfungen wurden mit dem Standardfahrzeug „Sattelzug“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Die Schleppkurvenprüfungen beinhalten beidseitig einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zur Berücksichtigung von Bewegungsspielräumen zu Hindernissen oder festen Einbauten bzw. für variierende Fahrmanöver.

		<p>Auf Grund der charakteristischen Erfordernisse des Einzelhandels sollen Anlieferungsfahrzeuge rückwärts in den vorgesehenen Anlieferungsbereich einfahren. Die Anfahrt erfolgt von der Wiesbadener Straße, der Vorgang kann mit wenigen Rangiermanövern nachgewiesen werden. Im Laufe der verkehrlichen Begutachtung wurde die Schleppkurvenprüfung unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte und Belange optimiert, wie etwa eine reibungslose Abwicklung sowie die Erhöhung der Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer im betroffenen Bereich des Straßenraumes z. B. durch die Anpassung der Schleppkurven im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling in die Wiesbadener Straße, sodass der dem Grundstück zugewandte Gehweg nicht mit der Fahrzeugkarosserie bzw. Überhang überschleppt wird.</p> <p>Von besonderer Bedeutung im Zuge dieser Betrachtungen waren sämtliche Optimierungen im Bereich der Einmündung der Straße An der Helling zur südwestlich davon gelegenen Privatstraße. Die Schleppkurve wurde iterativ und in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt und so angepasst, dass der Gehweg auf der linken Seite in Fahrtrichtung, der eine Grenze zur Privatstraße darstellt, nicht überstrichen bzw. überfahren wird. Somit wird der gesamte Vorgang im maßgebenden Bereich ausschließlich innerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgebildet, die Privatstraße wird hierfür nicht mitbenutzt. Die berücksichtigten Bewegungsspielräume werden nicht ausgeschöpft. Somit liegt eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Privatstraße spielender Kinder, aus verkehrlicher Sicht nicht vor.</p> <p>Die im Bereich des öffentlichen Straßenraums in der Straße An der Helling notwendige bauliche Anpassung des Gehwegs (rechte Seite in Fahrtrichtung Süden im Kur-</p>
--	--	--

		<p>venbereich) wird im Zuge der Neuerrichtung der Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferungszone erfolgen und ist im Durchführungsvertrag entsprechend gesichert.</p> <p>Darüber hinaus wurden im Durchführungsvertrag Regelungen aufgenommen, nach denen die Anzahl der anliefernden Lkw für den Vollsortimenter auf täglich maximal 8 Lkw begrenzt ist und Anlieferungen in der Nachtzeit 22 - 6 Uhr auszuschließen sind.</p> <p>Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu bebauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragen- ein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum.</p> <p>Als Grundlage für die Berechnung von Rangier- und Entladegeräuschen der Anlieferung in der Straße An der Helling wurden die Untersuchungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt herangezogen. Hierbei wurde gemäß fachgutachterlicher Erfahrungswerte eine Einwirkzeit (Zeit für den Rangiervorgang) von zwei Minuten angenommen.</p> <p>Auf Grundlage des Schallgutachtens wurde bezüglich der Anlieferung in der Straße An der Helling bereits zusätzlich eine Festsetzung getroffen: Der Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling ist nur innerhalb einer Einhausung zulässig, deren Öffnungen bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens mit Toren vollständig geschlossen bleiben. Die Anlieferung ist vollständig einzuhausen. Die Umfassungsbauteile der Einhausung haben folgende be-</p>
--	--	--

		<p>wertete Mindest-Schalldämmmaße im eingebauten Zustand einzuhalten: Außenwand: $R'w \geq 25$ dB; Dach: $R'w \geq 25$ dB; Rolltor: $R'w \geq 12$ dB.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Schallschutz-Maßnahmen im Plangebiet, wie der Einhausung der Anlieferung und der Vorgabe des zu verwendenden Schalldämmmaßes, keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung erforderlich sind. Die mit den geplanten Nutzungen einhergehende Verkehrszunahme im öffentlichen Straßenraum führt zu Pegelerhöhungen, die unterhalb der Schwelle einer wesentlichen Änderung von 3 dB(A) liegen. Im Bereich der Bestandsbebauung sind die vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse daher weiterhin, ohne zusätzliche aktive oder passive Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Bestandsbebauung, sichergestellt.</p> <p>Auch bezüglich der Abgasemissionen kann davon ausgegangen werden, dass sich keine relevanten Erhöhungen hinsichtlich der untersuchten Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Nutzung im SO - Wohnen und Nahversorgung ergeben werden. Gleichzeitig kann die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Begrünung der Tiefgarage und anderer baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, dazu beitragen, Staub zu binden und Luftschadstoffe zu filtern und damit die Schadstoffbelastung der Luft zu mildern. Auch bezüglich der Abgasemissionen sind damit die im Bereich der Bestandsbebauung vorhandenen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin sichergestellt.</p> <p>Die Reisezeiten über die Wiesbadener Straße und über die Straße An der Helling sind nahezu identisch. Bei einer</p>
--	--	---

		<p>leistungsfähigen Funktion der Knotenpunkte, die im Verkehrsgutachten nachgewiesen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass diese Verbindung als Schleichweg nicht genutzt wird. Eine Umfahrung des Knotenpunktes Biebricher Straße / Otto-Suhr-Ring über die Straße An der Helling kann aber trotz höherer Fahrwiderstände nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern Verkehre in nennenswertem Umfang auftreten sollten, ist die Durchfahrbarkeit der Straße einzuschränken und ggf. durch bauliche / betriebliche Maßnahmen zu unterbinden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ebenfalls ist damit zu rechnen, dass von den ohnehin zu wenigen Parkplätzen für Besucher noch mehr wegfallen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Eleonorenstraße entfallen aufgrund des frei zu haltenden Sichtbereichs bei der Tiefgaragenausfahrt 4 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie temporär 2 Stellplätze aufgrund der Einrichtung der Ladezone. In der Straße An der Helling entfallen im Bereich der Anlieferung sowie der Tiefgaragenzufahrt ca. 4 öffentliche Stellplätze. Diese Stellplätze sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der weiterhin in den öffentlichen Straßenräumen in der Umgebung zur Verfügung stehenden Stellplätze, die vornehmlich dem Verkehr von Besuchern, Handwerkern, Pflegediensten etc. dienen, kaum relevant und führen zu keiner erheblichen Verschlechterung des bestehenden Parkraumangebots. Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein durch Eigentum und/oder Baugenehmigung vermitteltes Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Grundstücks kein Recht begründet, auch den angrenzenden öffentlichen Raum dauerhaft bevorzugt zu nutzen. Probleme, die sich aus der Verteilung</p>

		<p>knappen öffentlichen Straßenraums auf verschiedene Verkehrsteilnehmer ergeben, sind vorrangig mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu lösen (vgl. VGH Kassel, 25.10.2016 - 3 B 2377/16).</p> <p>Das Vorhaben stellt für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Dies wird im Verkehrsgutachten unter Bezugnahme auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts nachgewiesen. Die Vorhaltung weiterer Stellplätze für benachbarte Wohnnutzungen sowie anderer Bauvorhaben und Maßnahmen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>All das führt zu einer entsprechenden Wertminderung meiner Eigentumswohnung wie auch der Gesamt- Wohnanlage und möglicherweise zur Minderung von zukünftigen Mieteinnahmen.</p> <p>Daher sind für mich als Eigentümerin und zukünftige Anwohnerin Korrekturen und entsprechende Lösungen bei der Planung notwendig, um die unmittelbaren Nachbarn vor Risiken, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Einbußen zu schützen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Auswirkungen eines Bebauungsplans auf den Verkehrswert gehören, soweit sie das überplante Grundstück (im Geltungsbereich) selbst betreffen, zum Abwägungsmaterial. Nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert, vor allem, wenn sie bei Grundstücken außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auftreten würden, sind nicht dem Abwägungsmaterial hinzuzufügen. In die Abwägung sind somit nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 08.07.2004 - 3 N 1894/02, OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 20.07.1999 - 7A D 42/98.NE)</p> <p>Das geplante Vorhaben entspricht dem Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden, vorhandene, für eine Flächenentwicklung sehr gut geeignete Flächen insbesondere in</p>

		<p>städtebaulich integrierter Lage unter Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprechend zu verdichten und dadurch den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll.</p> <p>Die Auswirkungen, die von dem geplanten Vorhaben ausgehen, wurden umfassend geprüft. Durch das Vorhaben werden die Belichtung, Besonnung und Belüftung der bestehenden und geplanten Wohnungen und Arbeitsstätten in der Umgebung nicht negativ beeinflusst und damit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.</p> <p>Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die bisher auf dem Vorhabengrundstück bestehende niedriggeschossige Bebauung möglicherweise eine Begünstigung aus Sicht des Einwenders darstellt, er aber auf dessen Erhalt - insbesondere in der innerörtlichen Lage - keinen Anspruch hat.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
--	--	---

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
<p>1. Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (ELW) - Logistik</p>	<p>aus Sicht der ELW sind folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsflächen sind so zu planen, dass die Vorgaben der DGUV-Regel 114-601 sowie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in Bezug auf die Durchführung der Abfallerfassung und Stadtreinigung eingehalten werden. • Die Tragfestigkeit der Straßendecke muss beim Befahren durch ein 3-achsiges Abfallsammelfahrzeug (zulässiges Gesamtgewicht 26 T) sichergestellt sein. • Sackgassen und Stichstraßen müssen eine ausreichende Wendeanlage (Wendekreis, -hammer, -schleife o.ä.) vorweisen (vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Punkt 4.10 Besondere Nutzungsansprüche). Dabei muss als Bemessungsfahrzeug grundsätzlich ein 3-achsiges Abfallsammelfahrzeug herangezogen werden. • In Wohnstraßen ist auf Ausweichstellen für die Begegnung zwischen Pkw und Müllfahrzeug zu achten (vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Punkt 5.2.2 Wohnstraße). • Bei befahrbaren Rinnen ist auf eine entsprechende Tragfestigkeit zu achten, da diese aufgrund von Fahrbahnbreiten und Verparkung oft durch Abfallsammelfahrzeuge befahren werden müssen (zulässiges Gesamtgewicht 26T). • Gehwege müssen für eine maschinelle Reinigung ausgelegt und mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 T befahrbar sein (vgl. § 35 Abs. 6, Satz 1 und 2 StVO). • Absperreinrichtungen (Pfosten, Poller, Umlaufsperrern usw.) sind herausnehmbar oder umklappbar zu gestalten. • Desweiteren sind die Vorgaben des § 15 der Ortssatzung über die Kreislaufwirtschaft im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden (Kreislaufwirtschaftssatzung) zur Einrichtung von Standplätzen und Transportwegen für Abfallsammelbehälter auf den zur Abfallbeseitigung angeschlossenen Grundstücken zu beachten. Insbesondere ist 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind im Bestand vorhanden und ausreichend dimensioniert, um die genannten Anforderungen zu erfüllen. Die weiteren Hinweise zur baulichen Gestaltung von Absperreinrichtungen und Standplätzen von Abfallsammelbehältern sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Es wird dennoch darauf hingewiesen, dass im Durchführungsvertrag entsprechende Regelungen zur Planung, Fertigstellung und Abnahme erforderlicher Erschließungsanlagen durch die zuständigen Fachämter der Stadtverwaltung gesichert sind.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>bei Zeilenbauweise ein Standplatz für Gemeinschaftsbehälter auf dem Kopf-grundstück unmittelbar an der befahrbaren Straße anzulegen. Sollten die Vorgaben des § 15 nicht eingehalten werden, erlischt ein Anspruch auf Vollservice (VS) und die Abfallbehälter müssen von den Anschlussnehmern an der nächstmöglichen durch ein Entsorgungsfahrzeug befahrbaren Straße bereitgestellt werden.</p>	
Nachtrag	<p>wir möchten Sie darauf hinweisen, dass aufgrund der Bebauungsgegebenheiten die Erfassung der Haushaltsabfälle nur über Müllgroßgefäße als Sammelbehälter auf ausgewiesenen Sammelstandplätzen erfolgen kann. Daher sind zwingend eine Reihe von zusätzlichen Kriterien zu beachten.</p> <p>Wir erachten es daher als notwendig, im Zuge eines Vor-Ort-Termins mit den Entsorgungsbetrieben der Landeshauptstadt Wiesbaden diese zu erörtern. Der Termin sollte in Ihrem Interesse frühestmöglich, zwingend vor Baubeginn stattfinden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Standflächen für Abfallbehältnisse vollständig in die Gebäudehülle zu integrieren sind. Ausnahmsweise sind bei vollständiger Einhausung oder dauerhafter Begrünung Standflächen für Abfallbehältnisse auch außerhalb der Gebäudehülle zulässig. Gemäß des Vorhaben- und Erschließungsplans ist vorgesehen die Standflächen für die Abfallbehältnisse in der Tiefgarage unterzubringen.</p> <p>Die konkrete Ausführung und Organisation der Sammelbehälter für Abfälle ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Es wird dennoch darauf hingewiesen, dass der Vorgabenträger sich frühzeitig im Zuge der nachgeordneten Genehmigungsplanung mit den Entsorgungsbetrieben der Landeshauptstadt Wiesbaden abstimmen wird.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
2. Deutsche Telekom Technik GmbH: Best Mobile - Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit	Gegen den Bebauungsplanung "Helling-Höfe " in Mainz-Kastel haben wir keine Einwände da unsere benachbarten Richtfunkstrecken ausreichend Sicherheitsabstand haben.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die benachbarten Richtfunkstrecken der Deutschen Telekom Technik GmbH haben einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum geplanten Vorhaben.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Telekom hat auch bei der Fa. Ericsson Services GmbH weitere Verbindungen angemietet. Die Daten dieser Strecken stehen uns leider nicht zur Verfügung.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Telekom - Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Firma Ericsson Services GmbH , in Ihre Anfrage ein. Bitte richten Sie diese Anfrage an:</p> <p>Ericsson Services GmbH Prinzenallee 21 40549 Düsseldorf oder per Mail an bauleitplanung@ericsson.com</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Ericsson Services GmbH wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Die Stellungnahme wird im Rahmen der Abwägung behandelt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der	zu der im Betreff angegebenen Bauleitplanung nehme ich bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage wie folgt Stellung:	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
Bundeswehr, Referat Infra I 3	<p>Bei der o.g. Bauleitplanung werden Belange der Bundeswehr (Bauschutzbereich gem. §12 (3) 1b LuftVG des Flugplatzes Erbenheim) berührt, aber nicht beeinträchtigt.</p> <p>Auf der Grundlage der im Bezug angegebenen Daten bestehen bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage seitens der Bundeswehr keine Bedenken.</p> <p>Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Beschwerden und Ersatzansprüche, die sich auf die vom Flugplatz / Flugbetrieb ausgehenden Emissionen beziehen, nicht anerkannt werden können (z.B. Fluglärm u.Ä.).</p>	<p>Das Plangebiet liegt weder in der im Flächennutzungsplan eingetragenen Einflugschneise noch in einem der Bauschutzbereiche des Flugplatzes Erbenheim. Aus der Flugplatznutzung erforderliche Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht zu erwarten.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
4. Gesundheitsamt	zum vorliegenden Planverfahren haben wir die Unterlagen für die uns betreffenden Belange geprüft und haben keine Einwände.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Gesundheitsamt hat keine Einwände gegen das geplante Vorhaben.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Beachtet werden sollten aber aus unserer Sicht die Hinweise und Empfehlungen des Schallschutz- und des Klimagutachtens, welche auch aus gesundheitlicher Sicht umgesetzt werden sollten.	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind Festsetzungen zu Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen enthalten.</p> <p>Zum Schallschutz sind Festsetzungen zum Thema Verkehrslärm (Lärmpegelbereiche, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, Schutz der Außenwohnbereiche) sowie zum Thema Gewerbelärm mit Festsetzungen zu schallabsorbierender Verkleidung der Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrt, zu Anlieferungsbereichen, zur Einhausung des Anlieferungsbereichs in der Straße An der Helling sowie zu den Schalleistungspegeln aus technischen Anlagen aufgenommen worden.</p> <p>Zum Thema Klima wurden für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Zum einen wird die Erhöhung der Grünausstattung der Ventilationsbahnen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrünten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und der Eleonorenstraße unterstützt. Zum anderen wird im Rahmen der Vorhaben- bzw. Freianlagenplanung eine vermehrte Grünausstattung umgesetzt und eine helle Fassadengestaltung berücksichtigt, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann. Hierzu wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen zu intensiver und extensi-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>ver Begrünung von Dächern und lediglich unterbauter Flächen sowie zu Anpflanzungen von Bäumen auf dem Vorhabengrundstück und im öffentlichen Straßenraum getroffen.</p> <p>Darüber hinaus wurden in den Durchführungsvertrag Regelungen zu Maßnahmen zur Klimaanpassung wie die Installation von Trinkbrunnen und großflächig wirksamen Beschattungselementen aufgenommen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Bezüglich dem möglichen Umbau bestehender oder dem Neubau von Schulen und Kindertagesstätten, um den hinzukommenden Kinderbetreuungsbedarf zu decken, bitten wir uns an den jeweiligen Bauantragsverfahren zu beteiligen und den jeweiligen Bauherren mitzuteilen, dass diese rechtzeitig ihrer Anzeigepflicht nach § 13 (2) Trinkwasserverordnung nachkommen müssen (siehe beigefügtes Merkblatt).</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Beteiligung am Bauantragsverfahren sowie die Anzeigepflicht sind nach § 13 (2) Trinkwasserverordnung nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>5. Handwerkskammer Wiesbaden</p>	<p>die Unterlagen haben wir an die Kreishandwerkerschaft Wiesbaden-Rheingau-Taunus als Auftragsangelegenheit weitergeleitet.</p> <p>Falls von dort eine Stellungnahme abgegeben wird, geht sie Ihnen direkt zu.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Kreishandwerkerschaft wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Eine Stellungnahme ist nicht eingegangen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>6. Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG</p>	<p>die von uns betreuten Gashochdruckleitungen der</p> <ul style="list-style-type: none"> • KMW Gastransport GmbH • Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG <p>sind von der im Betreff genannten Baumaßnahme nicht betroffen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die von der Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG betreuten Gashochdruckleitungen sind durch die Planung nicht betroffen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Diese Planauskunft bezieht sich nur auf die o.g. Gashochdruckleitungen und entbindet Sie nicht davon bei allen Trägern öffentlicher Belange im Maßnahmenbereich Planauskunft einzuholen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Sofern Stellungnahmen eingegangen sind, werden diese im Rahmen der Abwägung behandelt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
<p>7. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Wohnen</p>	<p>Nach aktueller Beschlusslage aus dem Mai 2021 gilt für den geförderten Wohnungsbau eine Quote von 30% für private Bauherren. Ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, u.a. die Hellinghöfe hiervon auszunehmen und weiterhin die vorherige Quote von 22% zugrunde zu legen steht bisher noch aus.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Der in der Stellungnahme genannte Beschluss (Beschluss Nr. 0220 vom 20. Mai 2021) wurde am 16.12.2021 durch die Stadtverordnetenversammlung konkretisiert und ergänzt (Beschluss Nr. 0706, 21-V-61-0029): Wohnungsbauprojekte, für die der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans vor dem 20. Mai 2021 gefasst wurde, sind von der mit Beschluss Nr. 0220 vom 20. Mai 2021 festgelegten Quote von 30 % (bzw. 40 %) geförderte Wohneinheiten ausgenommen.</p> <p>Der Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe wurde am 13.10.2019 (Beschluss Nr. 0434) gefasst und verweist auf die Anwendung des Beschlusses Nr. 0550 der Stadtverordnetenversammlung vom 13.12.2018 zur Herstellung von gefördertem Wohnungsbau. Dieser sieht vor, dass bei „Bauvorhaben ab 60 oder mehr (zusätzlichen) Wohneinheiten, bei denen (Wohn-)Baurecht planungsrechtlich neu geschaffen wird, Vorhabenträger bzw. Eigentümer mindestens 22 Prozent der neu geschaffenen Wohneinheiten als geförderter Wohnungsbau zu realisieren haben.“</p> <p>Ziel der Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Helling-Höfe“ ist eine Entwicklung mit ca. 180 Wohneinheiten und einem Anteil von mindestens 22 % gefördertem Wohnungsbau.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Im Durchführungsvertrag wird die Umsetzung dieser Vorgabe gesichert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
8. Ericsson Services GmbH	<p>bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson - Netzes gilt.</p> <hr/> <p>Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein. Richten Sie diese Anfrage bitte an: Deutsche Telekom Technik GmbH Ziegelleite 2-4 95448 Bayreuth richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Ericsson Services GmbH hat keine Einwände oder speziellen Planungsvorgaben zum geplanten Vorhaben.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p> <hr/> <p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Die Telekom Technik GmbH wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Die Stellungnahme wird im Rahmen der Abwägung behandelt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Inhaltlich verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 03.03.2020	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
9. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Grundsatz und Planung		<p>Begründung Den Anregungen aus der Stellungnahme vom 03.03.2020 wurde inhaltlich gefolgt. Die Planunterlagen wurden bezüglich der sozialen Infrastrukturen entsprechend in einer zusammengfassenden Form ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>und bitten um folgende Ergänzungen in der Begründung des Bebauungsplans:</p> <p>Unter I 3.1.1 Soziale Infrastruktur bitte in Satz 1 ergänzen: Aus der geplanten Wohnbebauung ergeben sich zum einen ein Bedarf an Plätzen in Kindertagesstätten (12 Krippenplätze = 1,2 Gruppen und 28 Elementarplätze = 1,4 Gruppen)</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Begründung wird in Kapitel I 3.1.1 Soziale Infrastruktur redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel I 3.1.1 Soziale Infrastruktur redaktionell ergänzt.</p>
	<p>Unter III Auswirkungen des Bebauungsplans unter Punkt 2 "Kosten, die der Gemeinde durch die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen voraussichtlich entstehen" sollte transparent werden welche Kosten durch die Errichtung der Plätze an anderer Stelle entstehen. Von daher bitte beispielsweise als letzten Satz einfügen: "Basierend auf der Richtlinie WiSoBoN werden kalkulatorische Kosten für die Errichtung von 12 Krippen- und 28 Elementarplätzen - Baukosten inkl. Außenanlage und Inneneinrichtung - in Höhe von 1.793.740 € (Hessischer Baukostenindex Wohngebäude, Stand August 2021) angenommen. Gegebenenfalls fallen zusätzlich Kosten für den Erwerb eines Grundstücks an, um die Kita-Plätze zu errichten."</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Begründung wird in Kapitel III Auswirkungen des Bebauungsplans redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel III Auswirkungen des Bebauungsplans redaktionell ergänzt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
10. Landesamt für Denkmalpflege Hessen - Baudenkmalpflege -	wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 13.02.2020, zu der sich keine Änderung ergeben hat.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Den Anregungen aus der Stellungnahme vom 13.02.2020 wurde gefolgt. Die Planunterlagen wurden bezüglich der Bodendenkmäler entsprechend ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Gegen den vorgesehenen Bebauungsplan werden seitens der Denkmalfachbehörde keine grundsätzlichen Bedenken oder Änderungswünsche vorgebracht. Die Hinweise in der textlichen Fassung unter Punkt „D.1 Bodendenkmäler“ zur Sicherung von Bodendenkmälern auf § 21 HDSchG sind korrekt.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es werden keine grundsätzlichen Bedenken oder Änderungswünsche vorgebracht.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Hinweis: Die vorliegende Stellungnahme verhält sich ausschließlich zu den öffentlichen Belangen des Bodendenkmalschutzes und der Baudenkmalpflege. Eine gesonderte Stellungnahme zu den Belangen des Bodendenkmalschutzes und der Baudenkmalpflege behält sich die Denkmalfachbehörde vor.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die vorliegende Stellungnahme verhält sich ausschließlich zu den öffentlichen Belangen des Bodenschutzes und der Baudenkmalpflege.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
11. Schulamt	<p>Inhaltlich wird auf die Stellungnahme für Schuldezernat/Schulamt vom 04.03.2020 verwiesen, deren Gültigkeit immer noch gegeben ist (bei durch Indexierung höher zu bewertenden theoretischen Beiträgen für die Soziale Infrastruktur / hier: Schule sowie der Tatsache, dass die genannte Schule inzwischen eigenständig unter dem Namen Bertha-von-Suttner-Schule firmiert).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Hinweise aus der Stellungnahme vom 04.03.2020 wurden zur Kenntnis genommen. Die Planunterlagen wurden bezüglich der sozialen Infrastrukturen entsprechend ergänzt.</p> <p>In der Begründung wird die Umbenennung der ehemaligen Außenstelle der Gustav-Stresemann-Schule in die Bertha-Suttner-Schule redaktionell angepasst.</p> <p>Auswirkung auf die Planung In der Begründung wird die Umbenennung der ehemaligen Außenstelle der Gustav-Stresemann-Schule in die Bertha-Suttner-Schule redaktionell angepasst.</p>
	<p>Nichtsdestotrotz wird um die Aufnahme folgender Passagen in der "Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Helling-Höfe" gebeten:</p> <p>Seite 10, Kapitel I.3.1.1: Soziale Infrastruktur - bitte den 2. Absatz neu fassen:</p> <p>Rechnerisch führt die geplante Wohnbebauung pro Grundschuljahrgang zu einem Bedarf von acht Grundschulplätzen, also müssen insgesamt 32 Grundschulplätze nachgewiesen werden. Das Plangebiet liegt im gemeinsamen Schulbezirk der Gustav-Stresemann-Schule sowie der Bertha-von-Suttner-Schule. Die letztgenannte Schule wird die Schülerinnen</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Begründung wird in Kapitel I.3.1.1: Soziale Infrastruktur redaktionell angepasst.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel I.3.1.1: Soziale Infrastruktur redaktionell angepasst.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>und Schüler aus dem neuen Wohngebiet aufnehmen, sie ist derzeit zweizügig und voll ausgelastet. Aufgrund dieses Vorhabens und weiterer geplanter bzw. schon realisierter Bauvorhaben im Entwicklungsbereich der Wiesbadener Straße in Mainz-Kastel wird derzeit der Ausbau der Bertha von Suttner-Schule zu einer vierzügigen Grundschule (mit Erweiterungsoption auf sechs Züge) in einem Neubau im Areal Kastel-Housing geplant.</p> <p>Seite 63, Kapitel III.2: Kosten, die der Gemeinde durch die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen voraussichtlich entstehen - bitte nach dem 3. Absatz eine Passage zu den tatsächlich prognostizierten Kosten einfügen, unabhängig von der Einzelfallentscheidung der Steuerungsgruppe WiSoBoN):</p> <p>Basierend auf der Richtlinie WiSoBoN werden kalkulatorische Kosten für den Neubau von 32 Grundschulplätzen in Höhe von 2.197.920 Euro (57.000 Euro pro Platz (indexiert mit 20,5 Prozent/Stand Hess. Baukostenindex für Wohngebäude 08/2021) angenommen. Hierzu wären ggf. noch Grundstückskosten hinzuzurechnen.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt für Dezernat III und das Schulamt (40)</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Begründung wird in Kapitel III redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel III redaktionell ergänzt.</p>
12. Deutsche Telekom Technik GmbH	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Hinsichtlich der benannten Stellungnahme aus dem Jahr 2020 wird diese im Anschluss an die aktuelle Stellungnahme der Vollständigkeit halber aufgeführt und behandelt (kursiv gedruckt).</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	Zur o. a. Planung haben wir bereits mit Schreiben vom 03.03.2020 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt unverändert weiter.	Auswirkung auf die Planung Keine
	Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Sollte es zu einer Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans kommen, wird eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Auswirkung auf die Planung Keine
<i>Da in der oben genannten Stellungnahme Bezug auf die Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB genommen wird, werden im Folgenden die entsprechende Stellungnahme und der damalige Abwägungsstand wiedergegeben.</i>		
<i>Stellungnahme vom 03.03.2020</i>	<i>die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplans so gering wie möglich gehalten werden.</i>	<i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Erschließung des Plangebiets mit Telekommunikationsleitungen ist grundsätzlich möglich. Die konkrete, bauliche Umsetzung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die bestehenden Telekommunikationsunterlagen im Bereich des Plangebiets werden bei den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie den daran anschließenden Baumaßnahmen berücksichtigt.</i>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Deshalb bitten wir, unsere Belange wie folgt zu berücksichtigen:</i></p> <p><i>In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,3 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.</i></p> <p><i>Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe insbesondere Abschnitt 3, zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden. Zur Versorgung mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets erforderlich.</i></p> <p><i>Bitte teilen Sie uns zum Zweck der Koordinierung mit, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich folgender Straßen stattfinden werden.</i></p> <p><i>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter dem im Briefkopf genannten Adresse so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.</i></p> <p><i>Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung des Neubaugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur in unterirdischer Bauweise nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung sowie einer ausreichenden Planungssicherheit möglich ist.</i></p>	

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Wir bitten daher sicherzustellen, dass</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet die ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftig gewidmeten Verkehrswege möglich ist,</i> • <i>entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB folgende Flächen als mit einem Leitungsrecht zu belasten festgesetzt werden und im zweiten Schritt eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch zugunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, mit folgendem Wortlaut eingetragen wird:</i> <i>"Beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die Telekom Deutschland GmbH, Bonn, bestehend in dem Recht auf Errichtung, Betrieb, Änderung und Unterhaltung von Telekommunikationslinien, verbunden mit einer Nutzungsbeschränkung."</i> • <i>der Erschließungsträger verpflichtet wird, in Abstimmung mit uns im erforderlichen Umfang Flächen für die Aufstellung von oberirdischen Schaltgehäusen auf privaten Grundstücken zur Verfügung zu stellen und diese durch Eintrag einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, im Grundbuch kostenlos zu sichern,</i> • <i>eine rechtzeitige und einvernehmliche Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt,</i> <i>die geplanten Verkehrswege nach der Errichtung der TK-Infrastruktur in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden.</i> 	
13. ESWE Verkehrsgesellschaft mbH -	Der Planbereich ist mit der Bushaltestelle „Ruthof“ in der Wiesbadener Straße gemäß der im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossenen Standards an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
Lokale Nahverkehrsaufgaben-	Die Haltestelle „Ruthof“ wird im Tagesnetz von den Lokalbuslinien 6 und 9 bedient. Im Nachtnetz erfolgt die Bedienung der Haltestelle ebenfalls durch die Lokalbuslinie 6.	<p>Im durch das Büro Heinz + Feier aus Wiesbaden erarbeitete Verkehrsgutachten wird in Kapitel 8 die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr und entsprechend an die Lokalbuslinien 6 und 9 an der Haltestelle „Ruthof“ erläutert.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Die grundsätzliche Berücksichtigung von 60 Lastenfahrrad-Stellplätzen wird begrüßt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen Neubau- und Nachverdichtungsprojekten mit mindestens 60 Wohneinheiten eine befestigte Fläche von 8x2 m für öffentliche Bike- und Cargobike-Sharing-Systeme herzustellen und für diesen Zweck zu reservieren ist. Die Fläche sollte möglichst zentral und gut sichtbar gelegen sein. Falls eine neue Bushaltestelle geplant wird oder eine bestehende im/am Baugebiet liegt, idealerweise in deren unmittelbarer Nähe.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im Durchführungsvertrag ist zur Sicherung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts die Einrichtung einer Bike-Sharing-Station mit einem Angebot von mindestens zehn Fahrrädern geregelt. Gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan ist diese südöstlich des Vorhabengrundstücks auf der öffentlichen Fläche vorgesehen. Die konkrete Lage und Größe ist mit den entsprechenden Behörden der Landeshauptstadt Wiesbaden abgestimmt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Die Berücksichtigung von 3 Carsharing-Stellplätzen wird begrüßt. Es wird empfohlen, diese ebenfalls möglichst gut sichtbar und oberirdisch anzuordnen.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Damit ein möglichst großer Anteil der Grundstücksflächen nicht überbaut, sondern begrünt wird und den zukünftigen</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Bewohnern und Nutzern als Naherholungsflächen zur Verfügung stehen kann, werden die Stellplätze in einer Tiefgarage auf dem Grundstück untergebracht. Auch die geplanten Carsharing-Stellplätze werden in der Tiefgarage vorgesehen. Dies ermöglicht einen witterungsgeschützten Zugang zu und von den Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss sowie den Wohnnutzungen in den darüberliegenden Geschossen zu den Carsharing-Stellplätzen.</p> <p>Zur Sicherstellung einer guten Zugänglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Nahversorgungszentrum nehmen diese das komplette Erdgeschoss ein. Hier ist weder eine bauliche Integration von oberirdischen (E-) Carsharing-Stellplätze noch eine Reduzierung der Einzelhandelsflächen zugunsten dieser Stellplätze möglich.</p> <p>Auf den nicht mit Hochbauten überstellten Grundstücksflächen sind umfangreiche Geländemodellierungen mit entsprechender Begrünung zur Entwicklung von Naherholungsflächen im unmittelbaren Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität vorgesehen. Aus diesem Grund ist auch hier eine oberirdische Anordnung der (E-) Carsharing-Stellplätze nicht möglich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
14. Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	vielen Dank für die Beteiligung an dem oben genannten Verfahren.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Als Träger öffentlicher Belange regen wir insbesondere mit der geplanten Nahversorgungsfunktion den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle 'Ruthof' an.</p> <p>Für die Umsetzung der Planung wünschen wir viel Erfolg.</p>	<p>Die Bushaltestelle „Ruthof“ liegt nicht innerhalb des Geltungsbereichs und ist daher nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Dennoch wird darauf hingewiesen, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden ein jährliches Programm für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen aufstellt, in dem eine Priorisierung des Haltestellenumbaus anhand der Umsteigebeziehungen und Fahrgastzahlen vorgenommen wird. Der barrierefreie Umbau der Haltestelle „Ruthof“ wird dementsprechend in seiner Priorität höhergestuft werden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
15. Industrie- und Handelskammer Wiesbaden	<p>wir bedanken uns für die Möglichkeit eine Stellungnahme abgeben zu können.</p> <p>Die Planungen bei der frühzeitigen Beteiligung beinhalteten hinsichtlich des Verkehrsflusses und des ruhenden Verkehrs auch den Bau der City-Bahn. Die City-Bahn wird aufgrund des Bürgerentscheides nicht gebaut, wodurch sich eine Zunahme des Individualverkehrs bemerkbar machen könnte auch hinsichtlich der gesteigerten Dichte mit 105 Wohneinheiten je Hektar. Gute Rahmenbedingungen sind für die heimischen Unternehmen - besonders für die Branchen Handel und Logistik - unabdingbar.</p> <p>Vor diesem Hintergrund kommt der Entwicklung eines integrierten Gesamtkonzeptes die Aufgabe zu, die Erreichbarkeit sowohl in den Ballungsräumen, als auch in den ländlichen Regionen zu verbessern. Kostentpflichtiges Parken und nicht ausreichende Stellplätze können dazu</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung In den Verkehrsprognosen des Verkehrsgutachten wurde die CityBahn im Sinne einer Worst Case-Betrachtung nicht berücksichtigt. Auch dem Mobilitätskonzept liegt somit die Annahme zugrunde, dass die CityBahn nicht realisiert wird.</p> <p>Im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts für die Landeshauptstadt Wiesbaden wurden auf Grundlage der gesamtstädtischen Strukturdatenanalysen Gebiete identifiziert und priorisiert, in denen Nutzungskonflikte in Bezug auf den Parkraum zu erwarten sind. Diese können durch die hohe Parkraumnachfrage einer Nutzergruppe oder die</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>führen, dass im Umfeld geparkt wird und somit der Parkdruck für umliegende Gewerbebetriebe weiter zunimmt. Hier sollten unbedingt die Empfehlungen des Parkraummanagementkonzeptes berücksichtigt werden, das bis 2022 unter Federführung des Verkehrsdezernates der LHW/ ESWE Verkehr entwickelt wird.</p> <p>Inwieweit Modal Split zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs gelingen könnte, wird auch davon abhängen, ob und inwieweit ein Ausbau oder die Erweiterung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs stattfinden wird, da im Integrierten Entwicklungs - und Handlungskonzept (IEHK) Wiesbadener Straße bereits dargestellt wurde, dass die Kapazitätsgrenzen des Systems (ÖPNV-Bus) zu den Stoßzeiten teilweise überlastet sind (IEHK Seite 43 und 46).</p> <p>Laut Begründung wird bei dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan von der Stellplatzsatzung abgewichen. Es sind ca. 200 Stellplätze für ca. 177 Wohneinheiten sowie die Einzelhandelsnutzungen und die gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Rein rechnerisch wären lt. Stellplatzsatzung 177 Stellplätze für die Wohneinheiten notwendig plus der zusätzlichen Stellplätze für die Einzelhandels- und gewerblichen Nutzungen. In der Stellplatzsatzung wird als Bedarf unter 3.2 Verkaufsstätten bei einer großflächigen Einzelhandelsnutzung mit hoher Kundenfrequenz 1 Stellplatz je 15 m² Verkaufsfläche angegeben. Bei 1.600 m² Verkaufsfläche für den Vollsortimenter wären dies 106,66 Stellplätze; von den weiteren Nutzungen (Gesamtverkaufsfläche 2.850 m²) abgesehen.</p> <p>Für den Bereich der Wiesbadener Straße wurde das Integrierte Entwicklungs - und Handlungskonzept (IEHK) Wiesbadener Straße beschlossen und soll der Verwaltung und Politik als Leitfaden für ein zukünftiges Handeln dienen (IEHK Seite 122). Bereits zum damaligen Zeitpunkt wurde festgestellt, dass die „Parksituation“ - also der ruhende Verkehr - sowohl</p>	<p>Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen entstehen. Im Ortsbezirk Mainz-Kastel ist demnach von einer eher durchschnittlichen Problemlage auszugehen, die mit einer mittleren Priorität anzugehen ist. Aufgrund der hohen Anteile an Einwohnenden in diesen Gebieten, sind Konflikte unter verschiedenen Nutzergruppen weniger zu erwarten. Für die Bereiche im Kasteler Rheinufer wurde der Problemdruck als gering bewertet. Bezüglich der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden wird empfohlen, diese gemäß der Muster-Stellplatzsatzung des Hessischen Städtetags von 2018 überzuleiten, um die Vorgaben soweit wie möglich an den realen künftigen Bedarf zu orientieren und die nötige Flexibilität bei der Parkraumgestaltung zu ermöglichen.</p> <p>Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>durch Anwohner, als auch auswärtige Besucher problematisch ist und verkehrswidrig geparkt wird. Eines der Ziele des IEHK ist die verbesserte Parksituation durch den Bau bzw. die Schaffung von Quartiersgaragen, um die benötigte Stellplatzanzahl im Quartier zu sichern und gleichzeitig den Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten (IEHK Seite 70).</p> <p>Aus unserer Sicht ist es notwendig, Stellplätze in ausreichender Anzahl für Kunden, Mitarbeiter und Anwohner auf dem Gelände bereitzustellen. Wir regen an, über eine Erhöhung der Stellplätze nachzudenken</p>	<p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden. Bei einer deutlichen Zunahme der Fahrgastnachfrage ist eine Verbesserung des Busangebotes bzw. eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten im Busverkehr vorgesehen (z. B. eine Takterhöhung und Vorrangschaltung in den Hauptverkehrszeiten).</p> <p>Gemäß § 3 Abs. 4 der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden ist „bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen der Bedarf an Stellplätzen und Abstellplätzen für die jeweilige Nutzungsart gesondert zu ermitteln. Die Zahl der erforderlichen Stellplätze und Abstellplätze bemisst sich nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.“ Nachdem es sich bei dem geplanten Vorhaben um eine Anlage mit verschiedenartigen Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Büro) handelt, war eine Bedarfsprognose vorzunehmen.</p> <p>Hierbei wurde zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs der Bewohner als schlechtesten Fall angenommen, dass die im nicht geförderten Wohnungsbau im Stadtgebiet lebenden Privathaushalte auch künftig über einen Pkw pro Haushalt verfügen. Im sozial geförderten Wohnungsbau ist in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen. Vor dem Hintergrund der bis 2030 geplanten Maßnahmen des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße (IEHK), wird der Stellplatzbedarf im sozial geförderten Wohnungsbau auf etwa 0,7 Kraftfahrzeuge pro Haushalt geschätzt. Damit ergibt sich für die Wohnanlage rechnerisch eine Summe von 166 Kfz.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Wird dem Umstand Rechnung getragen, dass aufgrund außerhäusiger Aktivitäten, Leerständen usw. allenfalls 95 % der Kfz an der Wohnanlage abgestellt werden, resultiert hieraus eine Maximalbelegung von 158 Stellplätzen.</p> <p>Für die Gruppe der Besucher, Kunden und Beschäftigte der geplanten Einzelhandelseinrichtungen und Gewerbebetriebe wurde auf der Basis der Nutzungskennziffern und Bosserhoff, Dietmar; Programm Ver_Bau; Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung die Stellplatznachfrage überschlägig ermittelt. Dabei wurde angenommen, dass die empirisch ermittelten Ganglinien der Kunden eines Nahversorgungszentrums (REWE, Aldi, dm-Drogeriemarkt) den durch die Einzelhandelseinrichtungen induzierten Parkierungsverkehr von und zur Tiefgarage hinreichend genau beschreiben.</p> <p>Zum Ansatz kam ein um 5 % verringerter MIV-Anteil der Kunden und Beschäftigten nach Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes der Landeshauptstadt Wiesbaden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p> <p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden. Zwei bis drei Fahrzeuge können im Zufahrtsbereich in Wartepositionen untergebracht werden, während der restliche Verkehr über die Straße An der Helling weiter- bzw. abfließen kann.</p> <p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandels-einrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	sowie das Angebot des Bussystems (Linie 6 und Linie 9) zu erweitern, die Taktung zu verdichten,	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Als gut bewertet wird ein ÖPNV-Angebot im 10 min-Takt, dies ist zu den Hauptverkehrszeiten durch die Buslinie 6 bereits im Bestand gegeben. Bei einer deutlichen Zunahme der Fahrgastnachfrage ist eine Verbesserung des</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Busangebotes bzw. eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten im Busverkehr vorgesehen (z. B. eine Takterhöhung und Vorrangschaltung in den Hauptverkehrszeiten).</p> <p>Die Verdichtung der Taktung der Busse ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern anderweitiger Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>das Car-Sharing-Angebot zu vergrößern und das Angebot um on-demand-Dienste zu ergänzen, um den Modal Split positiv zu beeinflussen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Im Rahmen des bereits oben benannten Mobilitätskonzeptes wird nachgewiesen, dass das derzeit vorgesehene und im Durchführungsvertrag geregelte Car-Sharing-Angebot ausreichend ist, um zusammen mit den anderen oben genannten Maßnahmen den Umweltverbund zu stärken und damit Modal-Split in Richtung ÖPNV und Radnutzung positiv zu beeinflussen. Der Stellplatzbedarf des Vorhabens ist damit gedeckt.</p> <p>Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans stehen der Einrichtung von on-demand-Diensten nicht entgegen, sind aber auch nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern anderweitiger Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Keine
	<p>Im Hinblick auf die E-Mobilität sollten ausreichende Ladestationen zur Verfügung stehen, die allerdings nicht die Stellplatzanzahl reduzieren sollte</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der vorhabenbezogene Bebauungsplan enthält den Hinweis „E-Mobilität und Versorgungsanlagen“. Dies umfasst den Hinweis auf die Vorgaben des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) sowie der Hessischen Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung - GaV) bezüglich der Vorgaben zur Bereitstellung von Ladeinfrastruktur.</p> <p>Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans stehen der Umsetzung und Etablierung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der Tiefgarage nicht entgegen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Bei der zukunftsicheren und baulichen Entwicklung des Planbereichs, sollte auf eine Verlegung von Rohrleitungen geachtet werden, um den zukünftigen Bedürfnissen nach einem Glasfaseranschluss bis in die Gebäude Rechnung zu tragen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Hinweis ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Dennoch wird darauf hingewiesen, dass das Vorhabengrundstück über die bereits bestehenden erschlossen wird und daher keine Neuplanung von Erschließungsstraßen, in denen eine Verlegung von Leerrohren berücksichtigt werden könnte, erforderlich ist.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Hinsichtlich der Planungen im Bereich eines Vorbehaltsgebietes für den Hochwasserschutz regen wir an zu prüfen, inwieweit ergänzende technische oder sonstige Maßnahmen sinnvoll sein könnten, um negative Auswirkungen auf Menschen, Sachwerte oder Umwelt zu vermeiden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Das Plangebiet liegt im Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz. Nach der Risikokarte des Hochwasserrisikomanagementplans Rheingau des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, aus dem Jahr 2012 liegt das Plangebiet weder innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs bei HQ₁₀₀ noch innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs eines extremen Hochwassers (HQ_{Extrem}). Somit sind keine technischen Maßnahmen an den Gebäuden notwendig, um den Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht zu werden und negative Auswirkungen auf Menschen, Sachwerte und Umwelt zu vermeiden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
16. Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (ELW) - Grunsatz-, Kanalplanung und -bau	Die von der Aufsichtsbehörde genehmigte Schmutzfrachtberechnung zur Prognoseentwicklung für das Einzugsgebiet des Klärwerks Biebrich umfasst nicht den im Plangebiet vorgesehenen Zuwachs an Einwohnern (450 EW bis 550 EW). Im Zuge der weiteren Planung ist eine Schmutzfrachtberechnung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einwohnerentwicklung über die ELW bei der Aufsichtsbehörde einzureichen.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Schmutzfrachtberechnung zur Einreichung bei der Aufsichtsbehörde ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Mit der ELW wurde abgestimmt, dass das Entwässerungsgesuch drei Monate vor Baubeginn direkt beim Versorgungsträger eingereicht wird.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Ein Antrag auf Einleitgenehmigung nach § 11 der Ortssatzung über die Entwässerung im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden ist zeitnah einzureichen. Mit Einleitbeschränkungen ist zu rechnen (Regenrückhalteanlagen); Details werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit den Entsorgungsbetrieben festgelegt.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Antrag auf Einleitgenehmigung nach § 11 der Ortssatzung über die Entwässerung im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Dennoch wird darauf hingewiesen, dass in Abstimmung mit der ELW gem. Nr. 11.4.1 der textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans belastetes Niederschlagswasser auf dem Grundstück zurückzuhalten und gedrosselt mit 7,5 Liter je Sekunde und Hektar der öffentlichen Kanalisation zuzuleiten ist.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Auswirkung auf die Planung Keine
17. Dezernat des Bürgermeisters - Referat für Wirtschaft und Beschäftigung	<p>Das Vorhaben „Helling-Höfe“ ist als Gesamtkomplex aus Einzelhandelsnutzungen, Wohnnutzungen und einem kleineren Anteil an gewerblichen Nutzungen geplant. Zusammen mit dem nördlich bestehenden Nahversorgungsstandort An der Helling 3 (derzeit Lidl) und in Verknüpfung mit dem geplanten Quartierszentrum im Bereich der Kastel Housing Area soll das Planvorhaben als neues Nahversorgungszentrum „Kastel-West“ an der Wiesbadener Straße mit städtebaulichen und funktionalen Qualitäten eines zentralen Versorgungsbereichs entwickelt werden. Dies entspricht auch den Vorgaben aus der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Landeshauptstadt Wiesbaden aus 2020.</p> <p>Das Referat für Wirtschaft und Beschäftigung begrüßt das Planvorhaben.</p>	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Das Planvorhaben wird begrüßt. Auswirkung auf die Planung Keine
18. Bauaufsichtsamt	<p>B-Plan Inhalt: Nahversorgungszentrum mit Einzelhandels- und kleinflächigen Gewerbenutzungen, sowie Wohnnutzungen in den Obergeschossen ca. 180 WE mit 22% gefördert</p> <p>Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lebensmittelvollsortimenter VK ca. 1600 qm, Drogerie ca. 700 qm und weitere kleinteilige Einzelhandelsbetriebe • 206 STP in TG - wechselseitige Nutzung • Hochwasserschutz - Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz - keine technischen Maßnahmen am Gebäude erforderlich • Bauliche Schallschutzmaßnahmen festgesetzt • Altlastflächen - Sanierung erforderlich 	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Zu den zeichnerischen Festsetzungen bestehen keine Anmerkungen. Auswirkung auf die Planung Keine

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise Mindestabstandsflächen unterschritten - Verschattungsstudie • Geothermie geplant <p>Auszug Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkaufsfläche: Die Verkaufsfläche ist die Fläche, auf der die Verkäufe abgewickelt werden und die vom Kunden zu diesem Zwecke betreten werden darf, einschließlich der Flächen für Warenpräsentation (auch Käse-, Fleisch- und Wursttheken), Kassenvorraum mit „Pack- und Entsorgungszone“ und Windfang. Ebenso zählen zur Verkaufsfläche auch Pfandräume (ohne Fläche hinter den Abgabegeräten), Teppen, Rolltreppen und Aufzüge im Verkaufsraum sowie Freiverkaufsflächen. Nicht dazu gehören reine Lagerflächen und Flächen, die der Vorbereitung / Portionierung der Waren sowie Sozialräume, WC-Anlagen etc. <p>Die Beschränkung auf maximal 500 m² Verkaufsfläche für Sortimente des mittel- und langfristigen Bedarfs ist der Notwendigkeit geschuldet, dass Nahversorgungszentren gemäß der Zielsetzung des Wiesbadener Einzelhandelskonzepts als Versorgungsgebiet auf das Wohnumfeld und den Nahbereich ausgerichtet sind und daher ein deutlicher Schwerpunkt auf Angeboten des kurzfristigen Bedarfs liegt. Innerhalb dieser 1.250 m² kann ein Drogeriemarkt mit maximal 700 m² Verkaufsfläche sowie ein Getränkemarkt mit maximal 400 m² Verkaufsfläche angesiedelt werden. Für den Fall, dass kein Drogeriemarkt oder kein Getränkemarkt realisiert wird, ist zusätzlich geregelt, dass innerhalb der 1.250 m² Verkaufsfläche die Betriebseinheiten auf je 250 m² beschränkt werden, um städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen größerer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten zu vermeiden. Die Festsetzungen ermöglichen abhängig vom Bedarf Anpassungen im Sortiment und sichern</p>	

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>damit langfristig die Funktionsfähigkeit des Nahversorgungszentrums.</p> <p>Ein Lebensmittelvollsortimenter im Sinne dieser Festsetzungen ist ein Einzelhandelsgeschäft mit einer Verkaufsfläche zwischen 400 m² und 2.500 m², das ein Lebensmittelvollsortiment und Nonfood I-Artikel führt und einen geringen Verkaufsflächenanteil an Nonfood II aufweist. Der Begriff Nonfood umfasst Waren, die nicht zum Verzehr bestimmt sind. Nonfood I-Artikel sind Drogerieartikel, Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel sowie Tiernahrung. Nonfood II-Artikel sind Ge- und Verbrauchsgüter des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs wie z. B. Textilien, Schuhe, Gartenbedarf, Unterhaltungselektronik, Elektrogroßgeräte, Bücher und Presseartikel.</p> <p>Ein Drogeriemarkt ist ein mittelflächiger Einzelhandelsbetrieb mit Selbstbedienung, der ein sowohl breites wie tiefes Sortiment an Kosmetik, Körperpflege- und Reinigungsmitteln anbietet. Zu den weiteren Sortimentsbausteinen gehören die frei verkäuflichen Arzneimittel, Reformwaren und Nahrungsmittel, v. a. aus dem BioBereich.</p> <p>Rückmeldung zum B-Plan Beteiligung der Behörden nach § 4 (1,2) und § 4a (3) BauGB zu oben genanntem Planverfahren nehmen wir wie folgt Stellung: (Änderungen sind zur Verdeutlichung kursiv bzw. durchgestrichen dargestellt.)</p> <p>Zeichnerische Festsetzungen: keine Bemerkungen</p>	
	<p>Textilliche Festsetzungen:</p> <p>A - Festsetzungen</p> <p>2.1</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>„Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.“</p> <p>Anmerkung: Was genau soll die Festsetzung sichern, wenn der Durchführungsvertrag nicht Bestandteil des B-Plans ist? Der B-Plan wäre ohne Umsetzung des Durchführungsvertrags ohnehin unwirksam. Sofern der Durchführungsvertrag erfüllt ist, müsste ein neuer Vertrag abgeschlossen werden, da der alte gegenstandslos geworden ist. Bei einer Änderung bzw. neuen Durchführungsvertrag müsste dann auch neu geprüft werden, dass kein Widerspruch zum B-Plan entsteht, da er sonst fehlerhaft wäre. Die vertraglichen Vereinbarungen als öffentlich-rechtlicher Vertrag können durch die Bauaufsicht zudem nicht durchgesetzt werden.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist gemäß § 12 Abs. 3 S. 3 BauGB bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht an die Festsetzungen nach § 9 BauGB und nach der auf Grund von § 9a erlassenen Verordnung gebunden. Dennoch werden im vorliegenden Plan Festsetzungen nach § 9 BauGB und nach der auf Grund von § 9a erlassenen Verordnung getroffen. Durch die Festsetzung eines Sondergebiets - Wohnen und Nahversorgung (SO - Wohnen und Nahversorgung) werden die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung geregelt. Die zulässigen Nutzungen werden dadurch zwar eingeschränkt, aber immer noch so allgemein gehalten, dass die Festlegung auf das konkrete Vorhaben erst im Durchführungsvertrag erfolgt.</p> <p>Da der Durchführungsvertrag nicht Bestandteil der Satzungsunterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist, sich die planungsrechtliche Beurteilung eines Vorhabens aber ausschließlich nach dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan in Verbindung mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan richtet, ist die Gemeinde gem. § 12 Abs. 3a Satz 1 verpflichtet, einen verbindlicher Bezug zu dem im Durchführungsvertrag konkret festgelegten Vorhaben herzustellen.</p> <p>Daher wird gemäß § 12 Abs. 3a S. 1 BauGB geregelt, dass im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Änderungen des Durchführungsvertrags oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrags sind zulässig.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Dadurch sind nachträgliche Änderungen am Vorhaben durch eine Änderung des Durchführungsvertrags möglich, ohne dass dafür eine Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans durchgeführt werden muss. Dies gilt nur für solche nachträglichen Änderungen, durch die die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.</p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan ohne Durchführungsvertrag nicht rechtswirksam ist. § 12 Abs. 4 enthält außerdem eine Regelung über die Aufhebung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Falle der Nichterfüllung des Durchführungsvertrags.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3.1.2 „Eine Überschreitung der GRZ durch die Grundflächen von Zufahrten, Fahrradabstellplätzen, Spielplätzen, Wegen und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche ist bis zu einer GRZ von 1,0 zulässig.“</p> <p>Anmerkung: In Verbindung mit der Festsetzung zu den Stützmauern, wäre ein Hinweis in der Begründung hilfreich, ob Stützmauern ein Thema für die GRZ II darstellen oder nicht, vor allem wenn es sich in der städtebaulichen Wahrnehmung der baulichen Anlage um einen nicht geringfügigen Anteil handeln sollte.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Begründung wird in Kapitel II A 3.1. bezüglich des Zusammenhangs von Stützmauern und der GRZ redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel II A 3.1. bezüglich des Zusammenhangs von Stützmauern und der GRZ redaktionell ergänzt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>5.1 „In der Planzeichnung werden Baugrenzen bestimmt, vor denen vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefen der Abstandsflächen gelten.“</p> <p>Anmerkung: Wir geben zur Kenntnis, dass die festgesetzten Baugrenzen innerhalb des Baugebiets die Mindestabstandsflächen von 6 m untereinander mit der Festsetzung VG V nicht einhalten und die Festsetzung diesen Bereich nicht abdeckt. Weiterhin überschneiden sich die Abstandsflächen an der Stelle nicht nur, sondern sie liegen bei 5 Vollgeschossen auch auf dem anderen Gebäude. Das Schutzziel der Abstandsflächenvorschrift wird damit bauordnungsrechtlich tangiert.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im Rahmen der Vorhabenplanung können nicht durchgängig die nach der Hessischen Bauordnung (HBO) erforderlichen Abstandsflächen eingehalten werden. Innerhalb des Vorhabengebiets ergeben sich in einzelnen Bereichen Abstandsflächenunterschreitungen aufgrund der Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen und der Anzahl der Geschosse.</p> <p>Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde für das Vorhaben eine Verschattungsstudie erarbeitet. Es wurde untersucht, inwieweit die Planung mit einer Unterschreitung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 1 Abs. 6 BauGB sowohl innerhalb als auch außerhalb des Vorhabengebiets entgegensteht.</p> <p>Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Vorhabenplanung trotz zum Teil geringer Gebäudeabstandstiefen in allen Teilbereichen die Entwicklung ausreichend besonnener Grundrisse ermöglicht.</p> <p>Die Anforderungen an den Brandschutz der Gebäude werden durch die Unterschreitung der Abstandsflächentiefen nach § 6 HBO nicht berührt. Die Einhaltung aller brandschutzrechtlichen Bestimmungen ist Gegenstand nachgeordneter Planungs- und Genehmigungsverfahren und wird</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>durch ein entsprechendes Brandschutzkonzept nachgewiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>11.3.1 „Soweit keine Gefährdung von Boden oder Grundwasser zu erwarten ist, sind Wege, Zufahrten und sonstige befestigte Grundstücksfreiflächen mit wasserdurchlässigen Materialien herzustellen.“</p> <p>Anmerkung: Inwiefern gehen von befestigten Flächen, die mit wasserdurchlässigen Materialien hergestellt werden Gefährdungen von Boden und Grundwasser aus, wenn bodenklimatisch eine durchlässige Bodenversiegelung immer zu bevorzugen wäre. In welchem Rahmen soll eine Gefährdung von Boden und Grundwasser denn angenommen werden, um diese Festsetzung verifizieren zu können? Die Begründung zum B-Plan gibt hierzu auch keine Antwort.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Eine Gefährdung geht von durchlässigen Materialien aus, wenn darüber Nutzungen stattfinden, die z. B. zu einem Eintrag von Schadstoffen in den Boden oder das Grundwasser führen können. Hierzu gehören z. B. Reifen- und Bremsenabrieb, Sand, Mineralöl und Schwermetalle, die das Regenwasser verunreinigen können.</p> <p>Die Begründung wird in Kapitel II A 11.3 bezüglich der Gefährdung von Boden und Grundwasser redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel II A 11.3 bezüglich der Gefährdung von Boden und Grundwasser redaktionell ergänzt.</p>
	<p>11.3.3 „Auf eine wasserdurchlässige Befestigung kann verzichtet werden, wenn die Versickerung in den Seitenflächen gewährleistet werden kann.“</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Anmerkung: Die Festsetzung lässt offen, wie die Versickerung in den „Seitenflächen“ gewährleistet werden soll und worauf sich die Seitenflächen beziehen. Nicht jeder zieht die Begründung zum B-Plan für die Auslegung heran.</p>	<p>Die Begründung dient gemäß § 2a BauGB der Darlegung der Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bauleitplans. Hierzu zählt auch die Erläuterung der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. In der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ ist die aufgeführte Festsetzung erläutert und näher beschrieben. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass für das Planverständnis die Begründung zur Konkretisierung herangezogen wird.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>12.2.2 „Baumaßnahmen im Wurzel- oder Kronenbereich der zu erhaltenden Bäume sind nur gestattet, wenn im Vorfeld fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass der betroffene Baum hierdurch keine wesentliche Beeinträchtigung erleidet. Bei Baumaßnahmen sind die Bäume sach- und fachgerecht vor schädigenden Einflüssen zu schützen.“</p> <p>Anmerkung: Die Festsetzung wird hinterfragt, da es sich um einen vorhabenbezogenen B-Plan handelt und die Baumaßnahme in seiner Dimensionierung das ganze Plangebiet umfasst. Eingriffe in vorhandenen Wurzelbestand liegen nicht vor.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Durch die Festsetzung sollen insbesondere die an der Wiesbadener Straße als zu erhaltend festgesetzten Bäume gegenüber möglichen schädigenden Einflüssen, wie z. B. Verletzung/Kappung von Wurzeln mit Vitalitätseinbußen oder Veränderungen der Baumstatik, habitusverändernde Eingriffe in die Krone einschließlich einer wesentlichen Reduktion des Grünvolumens durch Baumaßnahmen, sach- und fachgerecht geschützt werden. Die festgesetzten Baumstandorte sowohl der Bestandsbäume als auch der anzupflanzenden Bäume wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Standorte wurden Abstände zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronen-Entwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte werden im öffentlichen Straßenraum nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes, überpflasterbares Baumgrubenssubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungs-Einrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p> <p>Sollte es wider Erwarten zu einem Abgang dieser Bäume kommen sind diese gleichwertig und gleichartig zu ersetzen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Anregung: Die Zuständigkeit der Prüfung von fachgutachterlichen Stellungnahmen sollte wie bei Punkt 12.2.1 beim Umweltamt verortet werden, da nicht jede Baumaßnahme eines Baugenehmigungsverfahrens bei der Bauaufsicht bedarf und vorhandene Bepflanzungen nicht im Prüfungsumfang der Bauaufsicht liegen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Verteilung von stadtinternen Zuständigkeiten ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass im Durchführungsvertrag die Zuständigkeiten von Fachämtern geregelt sowie die zwingende Beachtung des Merkblatts „Auflagen“</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zum Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden“ des Grünflächenamts vorgeschrieben wird.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>B - Festsetzungen</p> <p>1.1.2 „Zur Versorgung des Gebiets mit Strom, Gas und Wärme notwendige Anlagen sind in die Architektur zu integrieren.“</p> <p>Anmerkung: Die Festsetzung ist zu unbestimmt und lässt die gestalterische Absicht nicht erkennen. Unter welchen Voraussetzungen werden die Anlagen als „integriert“ betrachtet. Es bedarf einer Präzisierung der Festsetzung. Die Begründung zum B-Plan lässt die Merkmale der städtebaulichen Qualität in Verbindung mit der Festsetzung ebenfalls nicht erkennen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung Die gestalterische Absicht aller zu 1.1 Baukörpergestaltung getroffenen Festsetzungen wird in der Begründung damit erläutert, dass die genannten Anlagen optisch nicht in Erscheinung treten und so ein qualitativvolles städtebauliches Erscheinungsbild des geplanten Vorhabens sicherstellen sollen. Die Integration in die Architektur beschreibt hierbei die Integration in die Gebäude bzw. die Gebäudehülle.</p> <p>Die Begründung wird in Kapitel II B 1.1 bezüglich der Definition der Integration in die Architektur redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel II B 1.1 bezüglich der Definition der Integration in die Architektur redaktionell ergänzt.</p>
	2.1	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>„Standflächen für Abfallbehältnisse sind vollständig in die Gebäudehülle zu integrieren.“</p> <p>Anpassung: Wir bitten, wenn möglich um folgende Ergänzung der Festsetzung: „...zu integrieren und unmittelbar vom Freien zu entleeren.“</p>	<p>Begründung Bestimmungen über das Leeren von Abfallbehältnissen sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenplanung vorsieht, die Standflächen für Abfallbehältnisse in die Tiefgarage zu integrieren. Eine unmittelbare Leerung vom Freien ist daher nicht möglich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>3.2 „Einfriedungen an den seitlichen Grundstücksgrenzen sowie entlang der öffentlichen Grünfläche dürfen 1,50 m in der mittleren Höhe nicht überschreiten. Sie sind nur transparent und kombiniert mit standortgerechten Hecken zulässig.“</p> <p>Anmerkung: Die Festsetzung der „mittleren Höhe“ hat keinen Bezug! (N.N.Höhen, geplantes Gelände?).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bezugspunkt für die Ermittlung der Höhe von Einfriedungen ist die Höhe der jeweils an die Einfriedung angrenzenden Fläche. Die mittlere Höhe ist das über die gesamte Länge der jeweiligen Einfriedung ermittelte durchschnittliche Höhenmaß.</p> <p>Die Begründung wird in Kapitel II B 3 bezüglich des Höhenbezugs redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel II B 3 bezüglich des Höhenbezugs redaktionell ergänzt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Der Begriff „transparent“ ist aus den öffentlich-rechtlichen Vorschriften heraus nicht klar definiert. Hier sollte unbedingt eine Vorgabe erfolgen, was gestalterisch als transparent angenommen wird.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Eine Einfriedung ist transparent, wenn sie lichtdurchlässig ist und keinen vollständigen Sichtschutz bietet.</p> <p>Die Begründung wird in Kapitel II B 3 bezüglich der Definition des Begriffs „transparent“ redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel II B 3 bezüglich der Definition des Begriffs „transparent“ redaktionell ergänzt.</p>
	<p>3.3 „Die seitlichen Stützmauern zum Abfangen von Geländeversprüngen an der Eleonorenstraße und der Straße An der Helling dürfen 1,50 m in der mittleren Höhe nicht überschreiten. Sie sind dauerhaft fachgerecht, z. B. mit standortgerechten Hecken oder Kletterpflanzen zu begrünen.“</p> <p>Anmerkung: Die Festsetzung der „mittleren Höhe“ hat keinen Bezug! (N.N.Höhen, geplantes Gelände?).</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bezugspunkt für die Ermittlung der Höhe von Stützmauern ist die Höhe der jeweils an den Fuß der Stützmauer angrenzenden Fläche. Die mittlere Höhe ist das über die gesamte Länge der jeweiligen Stützmauer ermittelte durchschnittliche Höhenmaß.</p> <p>Die Begründung wird in Kapitel II B 3 bezüglich des Höhenbezugs redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel II B 3 bezüglich des Höhenbezugs redaktionell ergänzt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>4 „Abweichend von § 3 Abs. 1 der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 14.02.2008 i. V. m. Anlage zu § 3 der Stellplatzsatzung sind im SO - Wohnen und Nahversorgung mindestens 206 Stellplätze (Stpl.) für Kraftfahrzeuge herzustellen.“</p> <p>Anmerkung: Die Festsetzung trifft keine Aussage über die Kontingentierung der STP bezogen auf die zulässigen Nutzungen. Wie verhalten sich die Wechselbeziehungen der einzelnen Nutzung auf die reduzierte Anzahl? Spätere Nutzungsänderungen hätten mit der Festsetzung auf die Anzahl in der STP keine Auswirkungen. Daraus resultierende Probleme für einen möglichen Mehrbedarf können nachträglich nicht mehr korrigiert werden bzw. über Baugenehmigung verändert werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist gemäß § 12 Abs. 3a S. 1 BauGB festgesetzt, dass im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Nachträgliche Änderungen am Vorhaben sind durch eine Änderung des Durchführungsvertrags möglich, ohne dass dafür eine Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans durchgeführt werden muss. Dies gilt nur für solche nachträglichen Änderungen, durch die die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Einer Änderung der Nutzungen und des Durchführungsvertrags ist nur in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden möglich. Falls erforderlich, müsste in diesem Zusammenhang das Mobilitätskonzept angepasst werden.</p> <p>Gemäß der Festsetzung sind „mindestens 206 Stellplätze“ herzustellen. Die Festsetzung steht einer Realisierung darüber hinausgehender Stellplätze für Kraftfahrzeuge nicht entgegen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>C - Festsetzungen Keine Anmerkungen</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Begründung Zur Kennzeichnung von Flächen und nachrichtliche Übernahmen liegen keine Anmerkungen vor.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>D - Hinweise</p> <p>Die Durchsetzung der Hinweise erfolgt nicht über die Bauaufsicht.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Durchsetzung der Hinweise erfolgt nicht über die Bauaufsicht.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Allgemeine Anmerkung Bauaufsicht:</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es liegen keine allgemeinen Anmerkungen der Bauaufsicht vor.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>19. Regierungspräsidium Darmstadt - Dez. III</p>	<p>zu der vorgelegten Planung bestehen aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
31.2 - Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung	Die vorgesehene Fläche liegt innerhalb eines im Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) ausgewiesenen „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“.	Es bestehen aus regionalplanerischer Sicht zu der vorgelegten Planung keine Bedenken. Auswirkung auf die Planung Keine
	Eine Zuständigkeit der oberen Naturschutzbehörde ist gemäß § 2 Abs. 1 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGB-NatSchG) nicht gegeben. (siehe hierzu auch Ziffer 3.5 des Erlasses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen über die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) in städtebaulichen Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB) vom 11. Dezember 2019 -StAnz. 52/2019 S. 1373-).	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Eine Zuständigkeit der Oberen Naturschutzbehörde ist nicht gegeben. Auswirkung auf die Planung Keine
	Bezüglich der von der Abteilung Umwelt Wiesbaden zu vertretenden Belange teile ich Ihnen folgendes mit: Grundwasser Es bestehen keine Bedenken.	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Zum Thema Grundwasser bestehen keine Bedenken. Auswirkung auf die Planung Keine
	Wasserversorgung - Bedarfsermittlung und Deckungsnachweise Die Bauleitplanung muss wasserwirtschaftliche Belange angemessen berücksichtigen. Gewährleistet werden müssen eine qualitativ und quantitativ ausreichende Wasserversorgung und ein ausreichender Schutz des Grundwassers.	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Der konkrete Wasserbedarfsnachweis ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens,

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Die planaufstellende Kommune hat in eigener Verantwortung sicherzustellen, dass die Versorgungssicherheit der öffentlichen Wasserversorgung dauerhaft für die künftige Bebauung im Rahmen der bestehenden wasserrechtlichen Zulassungen gewährleistet ist und eine ausreichende Löschwassermenge bereitgestellt werden kann.</p> <p>Ein entsprechender konkreter Wasserbedarfsnachweis und dessen Deckung sind in der Begründung zum Bebauungsplan nicht aufgeführt und müssen deshalb noch vorgelegt werden.</p>	<p>sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Oberflächengewässer Es bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zum Thema Oberflächengewässer bestehen keine Bedenken.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz Gemäß § 55 (2) Wasserhaushaltsgesetz (WHG) soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden. § 37 (4) HWG (Hessisches Wassergesetz) schreibt die Verwertung von Niederschlagswasser durch die Person vor, bei der es anfällt. Grundsätzliches Ziel eines nachhaltigen Entwässerungskonzeptes ist die Minimierung der Niederschlagsabflüsse und ein möglichst naturnaher Umgang mit den unvermeidbaren Niederschlagsabflüssen. Durch eine nahezu komplette Ausnutzung der Grundstücksfläche durch die untergebaute Tiefgarage ist dies schlechterdings nicht möglich. Die Vorgaben</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Aufgrund der in der Vorhabenplanung vorgesehenen, nahezu kompletten Ausnutzung der Grundstücksfläche durch die Tiefgarage verbleiben im Plangebiet nur wenige Flächen mit Bodenanschluss mit der Möglichkeit zur direkten Versickerung des Niederschlagswassers. Um trotz der in diesen Bereichen notwendigen Befestigung der Flächen die Versickerung des Niederschlagswassers zu fördern,</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>der Wassergesetzgebung sind auf den ersten Blick nur durch die vorliegende Planung nicht einzuhalten. Eine Begründung, warum eine Versickerung unterhalb der Tiefgarage nicht möglich ist, ist nachzureichen. Eine Teilnutzung des Niederschlagswassers durch Toilettenanlagen ist zu prüfen.</p>	<p>werden Festsetzungen zur Oberflächenbefestigung getroffen. Durch eine zeitnahe Versickerung des Niederschlagswassers kann damit der Oberflächenabfluss reduziert werden.</p> <p>Zur Zurückhaltung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan darüber hinaus Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche getroffen. Durch entsprechende Speicherelemente können ausreichende Retentionsräume geschaffen werden, bevor das Niederschlagswasser, das nicht verdunstet oder verwertet wird, anschließend auf 7,5 Liter pro Sekunde je Hektar gedrosselt in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet wird.</p> <p>Vorgesehen ist, das Niederschlagswasser im Retentionsraum der begrüneten Dachflächen zurück zu halten und zu sammeln. Das gesammelte Niederschlagswasser soll insbesondere zur Bewässerung der Pflanzen und der begrüneten Dachflächen genutzt werden, darüber hinaus ist eine Nutzung als Brauchwasser gemäß der Vorhabenplanung nicht vorgesehen. Aufgrund der großflächigen Begrünung und Bepflanzung, auch mit Bäumen, der Dachflächen sowie der Überdeckung der Tiefgarage wird hierzu das gesammelte Niederschlagswasser benötigt. Darüber hinaus wird im Durchführungsvertrag geregelt, dass ein fachgerechtes Bewässerungssystem für die begrüneten Dachflächen des Vorhabens, insbesondere der Bäume auf den</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Dachflächen, herzustellen und zu nutzen ist. Dieses Bewässerungssystem ist vorrangig mit Niederschlagswasser zu speisen. Ein entsprechender Nachweis ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorzulegen.</p> <p>Bezüglich des Vorschlags einer Versickerung von Niederschlagswasser unterhalb der Tiefgarage wird auf folgenden Sachverhalt hingewiesen: Ausgehend von einer Oberkante Fertigfußboden (OKFFB)-Sohle für die Tiefgarage von ca. 84,75 m über Normalnull (ü.NN) läge die Sohle einer Versickerungsanlage auf ca. 83,00 m ü.NN. In der orientierenden umwelttechnischen Untersuchung des Baugrundinstituts Westhaus in Wiesbaden ist festgehalten, dass bis in eine Teufe von ca. 82,00 m ü.NN kein Grundwasser angetroffen wurde, allerdings korrespondiert der Grundwasserhorizont mit dem Wasserstand des Rheins. Somit ist eine Betrachtung des Rhein-Wasserspiegels unerlässlich. Hierzu wurden Angaben aus dem „Hochwasserrisikomanagementplan Rheingau“ des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt in Wiesbaden ausgewertet. Bei Rheinkilometer 500,0 sind hieraus folgende Werte entnommen worden: Wasserstand HQ_{10} = 85,09 m ü.NN Wasserstand HQ_{100} = 86,46 m ü.NN Wasserstand HQ_{extrem} = 87,73 m ü.NN Der nach DIN 1986 (Planung und Ausführung von Entwässerungsanlagen) und DWA Arbeitsblatt A138 (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) einzuhaltende Flurabstand zwischen Versickerungssohle und höchstem anzunehmenden Grundwasserstand kann somit nicht gewährleistet werden.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Eine Versickerungsanlage unterhalb der Tiefgarage würde somit nicht den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>In weniger als 100 m Entfernung fließt der Rhein und ein Anschluss des Niederschlagswassers an und eine Einleitung in den Rhein kann ohne Grundsatzuntersuchung nicht grundsätzlich als wirtschaftlich nicht realisierbar abgelehnt werden (vor allem im Vergleich mit Bau eines Staukanals DN 1400 und einer Länge von 122 m). Mit einem Planungssatz von 7,5 l/ha, wurde ein, dem natürlichen Gebietsabfluss angepasster Drosselabfluss gewählt. 2330 m² extensiv begrünte Dächer und 687 m² freie Flächen gewährleisten eine passable Verdunstungsrate. Erst nach Prüfung und Abwägung der Vorgaben aus WHG und HWG stimme ich einer Eingliederung der Restabflüsse aus der Fläche des Grundstückes in das bereits vorhandene, angrenzende Mischwasserkanalssystem in der vorgestellten Form zu. Eine Ableitung der unverschmutzten Niederschlagswasserabflüsse in das Mischwassernetz kann nur eine Notlösung darstellen, kein nachhaltiges Entwässerungskonzept.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zur Minimierung der Niederschlagsabflüsse gemäß Hessischem Wassergesetz enthält der vorhabenbezogene Bebauungsplan Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen. Es ist ein fachgerechtes Bewässerungssystem vorgesehen, das Niederschlagswasser im Retentionsraum der begrünten Dachflächen zurückhält und sammelt, um es zur Bewässerung dieser teils intensiv begrünten Flächen zu nutzen. Niederschlagswasser, welches nicht verdunstet oder verwertet wird, soll anschließend gedrosselt in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet werden.</p> <p>Durch die Vorhabenplanung kann das städtische Kanalnetz und das Klärwerk durch die Reduzierung der Regenwassereinleitung um ca. 170 l/s gegenüber dem Ist-Zustand (ca. 180 l/s - 8,5 l/s) deutlich und auf nachhaltige Weise entlastet werden.</p> <p>Die Einleitung in den nahegelegenen Rhein als naturnaher Umgang mit den unvermeidbaren Niederschlagsabflüssen</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>wurde aus mehreren Gründen verworfen: Unabhängig von der Bauart einer ungedrosselten Einleitung in den Rhein ist eine OKFFB-Sohle für die Tiefgarage von ca. 84,75 m ü.NN bei den vorhandenen Wasserspiegellagen nur durch eine Rückstausicherung (Pumpwerk) für eine Wassermenge von mind. 126,6 l/s möglich.</p> <p>Dies würde nach einer überschlägigen Prüfung zu Mehrkosten von ca. 71.300 € führen (370.700 € statt 299.400 €). Der Vergleich der erforderlichen Staubauwerke belegt, dass eine direkte Einleitung in den Rhein gegenüber einer gedrosselten Ableitung in den Mischwasserkanal unverhältnismäßig teuer ist. Darüber hinaus sind für derart große Einleitmengen erfahrungsgemäß umfangreiche Auflagen seitens der Wasserstraßenverwaltung zu erwarten. Die Lösung der direkten Einleitung wäre auch nicht auf dem Vorhabengrundstück selbst umsetzbar, vielmehr müssten für einen Ableitungskanal zum Rhein zwei Fremdgrundstücke gequert werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurde das gewählte Entwässerungskonzept nach Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben der Landeshauptstadt Wiesbaden als eine in der Verhältnismäßigkeit angemessene Lösung im Sinne der Vorgaben des Hessischen Wassergesetzes sowie des Wasserhaushaltsgesetzes konzipiert und der Vorhabenplanung zugrunde gelegt.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Entwässerung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Auswirkung auf die Planung Keine
	Abfallwirtschaft Es bestehen keine Bedenken. Die vorherige Stellungnahme besitzt weiterhin Gültigkeit.	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Es bestehen keine Bedenken zum Thema Abfallwirtschaft. Die Hinweise aus der Stellungnahme vom 17.03.2020 bezüglich der Abfallwirtschaft, Altlastensanierung und der angrenzenden Firma Teigeler wurden zur Kenntnis genommen. Auswirkung auf die Planung Keine
	Immissionsschutz Die Planung der insbesondere der anteiligen Temperierung des Quartiers durch Erdwärmepumpen wird in dem Fall für sinnvoll gehalten. Damit könnte u.a. einer denkbaren Überhitzung der Wohnräume wirksam entgegengewirkt werden. Darüber hinaus bestehen keine weiteren Bedenken.	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Begründung Es bestehen keine Bedenken zum Thema Immissionsschutz. Auswirkung auf die Planung Keine
	Bergaufsicht	Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Als Datengrundlage für die Stellungnahme wurden folgende Quellen herangezogen:</p> <p>Hinsichtlich der Rohstoffsicherung: Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan (RPS/RegFNP) 2010, Rohstoffsicherungskarte (KRS 25) des HLNUG;</p> <p>Hinsichtlich der aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe: vorliegende und genehmigte Betriebspläne;</p> <p>Hinsichtlich des Altbergbaus: bei der Bergaufsicht digital und analog vorliegende Risse, in der Datenbank vorliegende Informationen, Kurzübersichten des ehemaligen Bergamts Weilburg über früheren Bergbau. Die Recherche beruht auf den in den Inhaltsverzeichnissen des Aktenplans inventarisierten Beständen von Berechtsams- und Betriebsakten früherer Bergbaubetriebe und in hiesigen Kartenschränken aufbewahrten Rissblättern. Die Stellungnahme basiert daher hinsichtlich des Altbergbaus auf einer unvollständigen Datenbasis.</p> <p>Anhand dieser Datengrundlage wird zum Vorhaben wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Rohstoffsicherung: Durch das Vorhaben sind keine Rohstoffsicherungsflächen betroffen.</p> <p>Aktuelle Betriebe/Konzessionen: Es befinden sich keine aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe im Planbereich und dessen näherer Umgebung. Das Gebiet wird von einem Erlaubnisfeld zur Aufsuchung von Erdwärme und Sole überdeckt. Der Bergaufsicht sind jedoch keine das Vorhaben beeinträchtigenden Aufsuchungsaktivitäten bekannt.</p>	<p>Begründung Aus Sicht der Bergaufsicht stehen dem Vorhaben keine Sachverhalte entgegen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Gefährdungspotential aus früheren bergbaulichen Tätigkeiten: Im Plan- gebiet ist meinen Unterlagen zufolge bisher kein Bergbau umgegangen.</p> <p>Dem Vorhaben stehen seitens der Bergaufsicht weiterhin keine Sachver- halte entgegen.</p>	
	<p>Eine verfahrensrechtliche Prüfung ist nicht erfolgt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es ist keine verfahrensrechtliche Prüfung erfolgt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>20. Grünflächen- amt</p>	<p>Allgemein:</p> <p>Die in der frühzeitigen Beteiligung genannten Forderungen nach Aus- gleichsflächen um den, durch das Bauvorhaben entstehenden Bedarf an Freizeit- und Erholungs-, sowie Spielflächen haben weiterhin Bestand, da den Argumentationen aus der Unterlage „Zusammenstellung der Äuße- rungen - Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörde und sonstigen Trägern öffentlicher Belange“ nur bedingt gefolgt werden kann.</p> <p>Freizeit- und Erholungsflächen</p> <p>Folgende Forderung wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung von Amt 67 gestellt:</p> <p>Zur Sicherstellung einer ausreichenden Grünversorgung der Einwoh- ner*innen sind gemäß des Fachgutachtens Freizeit und Erholung des</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Bezüglich der Planungsrichtwerte für Grün- und Parkanla- gen ist festzustellen, dass diese als durchschnittliche Werte für den gesamten Stadtteil Kastel auf Basis beste- hender Flächendefizite ermittelt wurden, und als Richt- werte im Rahmen von Neubauvorhaben in der Landes- hauptstadt Wiesbaden anzustreben sind. Hierbei sind je- doch die jeweiligen Umstände des Einzelfalls zu berück- sichtigen. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, dem ein konkretes Vorhaben auf einem limitierten Vorhabengrund- stück zugrunde liegt. An dieses Vorhaben werden vielfäl- tige städtebauliche und funktionale Ansprüche gestellt. Die</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Umweltamtes von 2016 öffentliche Grünanlagen, Grünzüge und Grünvernetzungen mit einer Gesamtfläche von 9 m²/EW nachzuweisen. Für das Plangebiet bedeutet dies öffentliche Freiflächen mit einer Mindestfläche von 3.240 m², bei einer großzügig geschätzten Einwohnerzahl von 2/Wohneinheit. Die entsprechenden Flächen sind im Wohnumfeld nachzuweisen.</p> <p>In der Begründung der Zusammenstellung der Äußerungen wird argumentiert, dass für die zukünftigen Bewohner des Neubauvorhabens im Rahmen der Vorhabensplanung „(...)ausreichend Naherholungsflächen mit Aufenthalts- und Spielbereichen im unmittelbaren Wohnumfeld geschaffen werden“. Da uns hierfür keine weiteren Informationen zur Verfügung stehen wie, wo und in welchem Umfang diese Schaffung erfolgen soll, weisen wir erneut auf den, durch das Bauvorhaben entstehenden Bedarf an Freizeit- und Erholungsflächen hin.</p>	<p>städtebaulichen Zielstellungen der Landeshauptstadt Wiesbaden für diesen Bereich sehen eine nachhaltige Nutzung der Fläche durch eine urbane und qualitätsvolle Dichte vor. Aufgrund des begrenzten Geltungsbereichs können unter Beibehaltung des städtebaulich verträglichen Nutzungsmaßes die ermittelten Planungsrichtwerte daher im Vorhabengebiet nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Gleichwohl wird im Rahmen der Vorhabenplanung berücksichtigt, dass für die zukünftigen Bewohner des Neubauvorhabens ausreichend Grün- und Naherholungsflächen mit Aufenthalts- und Spielbereichen im unmittelbaren Wohnumfeld geschaffen werden. Diese werden innerhalb des Geltungsbereichs insbesondere auf den begrünten Freiflächen untergebracht. Über der Tiefgarage und dem eingeschossigen Gebäude ist hierbei eine Fläche von ca. 3.900 m² mit intensiver Begrünung vorgesehen. Hinzu kommen Flächen für z. B. Wege und Aufenthalt auf und neben der Tiefgarage mit ca. 1.100 m². Zusammen stellen diese zur Freiraumnutzung geeignete Freiflächen eine Gesamtfläche von ca. 5.000 m² dar, was ungefähr 10 bis 12 m² je zukünftigem Bewohner entspricht. Somit ist sichergestellt, dass sich das Defizit im Stadtteil insgesamt nicht vergrößert (vgl. Vorgabe Fachgutachten Freizeit und Erholung Stadt Wiesbaden).</p> <p>Darüber hinaus werden im Durchführungsvertrag Regelungen zur Ausstattung der im Vorhaben- und Erschließungsplan gekennzeichneten Freiflächen (Aufenthaltsbereiche) getroffen, um hochwertige Freiflächen zur Verfügung zu stellen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Spielflächen</p> <p>Das Vorhaben löst nach dem für den Ortsteil geltenden Planungsrichtwert von 3 m² Spielplatzfläche pro Einwohner*in einen Bedarf von 1080 m² Spielflächen in einem hohen Standard für Kinder aller Altersstufen aus. Die entsprechenden Flächen sind im Wohnumfeld nachzuweisen. Der Argumentation in der Zusammenstellung der Äußerungen, nachdem ausreichend Spielmöglichkeiten für ältere Kinder in der nahen Umgebung vorhanden seien, kann nicht gefolgt werden. Während der vorgelagerte Spielplatz sich zwar in räumlicher Nähe befindet, ist dieser in seiner heutigen Ausstattung und Größe nicht in der Lage den zusätzlichen Nutzungsdruck zu kompensieren.</p> <p>Da eine Errichtung auf dem Vorhabengrundstück selber nicht in vollem Umfang möglich erscheint wird vorgeschlagen, dass sich der Vorhabenträger kostenmäßig an der Aufwertung des nahegelegenen Spielplatzes in der Eleonorenanlage beteiligt. Der Berechnung des anteiligen Betrags liegt der Durchschnittswert zur Spielplatzherstellung in Wiesbaden in Höhe von 300 €/ m² zu Grunde. Eine solche Vereinbarung wäre im Rahmen der städtebaulichen Verträge zu konkretisieren und festzuhalten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Der durch das Vorhaben ausgelöste Bedarf an Spielplatzflächen kann auf dem Vorhabengrundstück nicht in vollem Umfang umgesetzt werden. Daher wird im Durchführungsvertrag geregelt, dass sich der Vorhabenträger kostenmäßig an der Aufwertung des Ornithopter-Spielplatzes in der Eleonorenanlage beteiligt, welcher unmittelbar an das Vorhaben angrenzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zur Planzeichnung:</p> <p>Anpflanzung von Bäumen</p> <p>Die festgesetzten Bäume sind aus unserer fachlichen Sicht an den dargestellten Standorten teilweise nicht realisierbar.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Die festgesetzten Baumstandorte sowohl der Bestandsbäume als auch der anzupflanzenden Bäume wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Dies betrifft zum einen die beiden Bäume im Norden des SO Gebietes. Hier wird insbesondere der geringe Abstand zu dem Baukörper, sowie den Überhängen der oberen Geschosse als kritisch erachtet. Gleiches gilt für die beiden Bäume in der Eleonorenstraße auf SO-Gebiets Straßenseite. Durch die Abstrahlung der hellen Fassaden der Stützmauer in Kombination mit der Südlage, drohen die Bäume in den warmen Monaten unter Dauerstress zu stehen, was einen hohen Pflegeaufwand und gegebenenfalls mehrfache Ersatzpflanzungen nach sich ziehen würde. Durch die Festsetzung einer Fassadenbegrünung der Rampenanlage könnte an dieser Stelle womöglich einer solchen Situation vorgebeugt werden. Auch die Anpflanzung der beiden Bäume entlang der Wiesbadener Straße ist durch den geringen Abstand zu den Fassaden und möglichen Überschreitungen für Gebäudeteile, gemäß den Festsetzungen, fraglich.</p> <p>Der geplante Straßenbaum vor der der Eleonorenstraße 135 scheint genau in einer Ausfahrt zu stehen. Eine Verschiebung um 5 Meter ist gemäß textlichen Festsetzungen zwar möglich, doch scheint der dafür benötigte Platz auf Grund weiterer Baumstandorte nicht vorhanden zu sein. Wir bitten um eine Prüfung der Standorte.</p>	<p>vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der Standorte wurden Abstände zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronen-Entwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte werden im öffentlichen Straßenraum nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes, überpflasterbares Baumgrubensubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungs-Einrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p> <p>Sollte es wider Erwarten zu einem Abgang dieser Bäume kommen sind diese gleichwertig und gleichartig zu ersetzen. Baumaßnahmen im Wurzel- oder Kronenbereich der zu erhaltenden Bäume sind nur gestattet, wenn im Vorfeld fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass der betroffene Baum hierdurch keine wesentliche Beeinträchtigung erleidet. Bei Baumaßnahmen sind die Bäume sach- und fachgerecht vor schädigenden Einflüssen zu schützen.</p> <p>Außerdem ist es gemäß den Festsetzungen zulässig, von zeichnerisch festgelegten Pflanzstandorten um bis zu 5 m abzuweichen. Dies gewährleistet generell und damit auch</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>im Bereich der Eleonorenstraße 135 im Rahmen der Ausführungsplanung eine größtmögliche Flexibilität in der Umsetzung, bei der ggf. notwendige Anpassungen z. B. bei Tiefgarageneinfahrten vorgenommen werden können, ohne den gewünschten Charakter der Straßenraumbegrünung zu gefährden.</p> <p>Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind zudem weitere grünordnerische Festsetzungen wie die Begrünung von Stützmauern und Einfriedungen durch Hecken oder Kletterpflanzen festgesetzt, die Abstrahlungen dieser Flächen minimieren und damit zu keiner weiteren Belastung der Baumstandorte führen.</p> <p>Darüber hinaus sind im Durchführungsvertrag Regelungen zur Fertigstellung der Erschließungs- und grünordnerischen Maßnahmen sowie einer Entwicklungspflege für die Dauer von 3 Jahren aufgenommen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zu textlichen Festsetzungen:</p> <p>Zu 12.2.1 Es ist aus fachlicher Sicht fraglich, ob die großzügige Bemaßung der Baumgruben in der Dimensionierung umgesetzt werden kann. Wir bitten um eine Prüfung der Umsetzbarkeit.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Sowohl die festgesetzten Baumstandorte als auch die gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehenen Baumpflanzungen wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum sowie den Größen der</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>festgesetzten Baumgruben, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der Standorte wurden Abstände zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronenentwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum werden nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes, überpflasterbares Baumgrubensubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungseinrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
<p>21. Deutscher Gebirgs- und Wanderverein Landesverband Hessen e.V.</p>	<p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird in mehreren Karten (z. B. Einleitender Text, Geltungsbereich, Entwurf Bebauungsplan-Seite 12, Begründung Seite 11) einschließlich der Verkehrszonen Wiesbadener Straße und Eleonorenstraße dargestellt. Straßen und Bürgersteige dürfen durch die Baumaßnahme aber nicht reduziert werden. Statt dessen ist analog zur Bebauung der gesamten Wiesbadener Straße das Bauwerk um vier bis fünf Meter von der Straßenfront zurückzunehmen. Dies dient sowohl dem Lärmschutz als auch dem Erhalt von zwei Platanen auf dem Grünstreifen zwischen Fuß- und Radweg. In der Eleonorenstraße sind vier Bäume zu erhalten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Die Straßen und Bürgersteige werden durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht reduziert, die festgesetzte Straßenverkehrsfläche entspricht dem Bestand.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Darüber hinaus sind die Flächen zwischen vorgesehener Bebauung und der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Die für die Öffentlichkeit nutzbaren Gehwege werden somit gegenüber dem Bestand auf der privaten Fläche im SO - Wohnen und Nahversorgung sogar erweitert.</p> <p>In der Eleonorenstraße befinden sich drei Großbäume innerhalb des Geltungsbereichs. Diese und die beiden Platanen an der Wiesbadener Straße sind bereits zum Erhalt festgesetzt. Die festgesetzten Baumstandorte sowohl der Bestandsbäume als auch der anzupflanzenden Bäume wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der Standorte wurden Abstände zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronen-Entwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte werden nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes, überpflasterbares Baumgrubenssubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungs-Einrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Sollte es wider Erwarten zu einem Abgang dieser Bäume kommen sind diese gleichwertig und gleichartig zu ersetzen. Baumaßnahmen im Wurzel- oder Kronenbereich der zu erhaltenden Bäume sind nur gestattet, wenn im Vorfeld fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass der betroffene Baum hierdurch keine wesentliche Beeinträchtigung erleidet. Bei Baumaßnahmen sind die Bäume sach- und fachgerecht vor schädigenden Einflüssen zu schützen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Bezüglich der Luftzufuhr in dem relativ kompakt bebauten Gelände sind der in der Eleonorenstraße gegenüber gebaute hochgeschossige Gebäuderiegel im Westen sowie der geplante undurchbrochene Riegel entlang der gesamten Front zur Wiesbadener Straße im Norden problematisch. Wir regen deshalb an, den geplanten Riegel aufgrund des von uns nicht so hoch eingeschätzten Einzelhandelsbedarfs auf eine Häuserbreite zu durchbrechen und im Innenbereich die Einzelgebäude so versetzt zu bauen dass ein Nord-Süd-Luftzug entstehen kann und eine West-Ost-Windrichtung zum derzeitigen Parkplatzgelände ermöglicht wird.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Bereits zum Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße (IEHK) wurde im Rahmen einer Einzelhandelsuntersuchung der Bedarf an und der mögliche Standort von Einzelhandelsnutzungen geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für das Kasteler Rheinufer im Bestand sowohl räumlich, quantitativ als auch qualitativ eine geringe Angebotssituation aufweist. Mit der Entwicklung sowohl der „Helling-Höfe“ als auch umliegender Projekte und Maßnahmen wird sich die Kaufkraft in diesem Siedlungsbereich weiter erhöhen. Um dem Ziel des Einzelhandelskonzeptes einer räumlichen Nahverdichtung zur Verbesserung der ausgewogenen, wohnortnahen Versorgung in den einzelnen Stadtteilen nachzukommen, ist in diesem Bereich die Etablierung eines Nahversorgungsstandortes vorgesehen. Der Einzelhandelsbedarf ist an diesem Standort somit bereits vorhanden und wird in Zukunft sogar noch steigen.</p> <p>Das Vorhaben „Helling-Höfe“ soll in Ergänzung zum nördlich bestehenden Nahversorgungsstandort An der Helling 3 (derzeit Lidl) und in Verknüpfung mit dem geplanten Quartierszentrum im Bereich der Kastel Housing Area als neues Nahversorgungszentrum „Kastel-West“ an der Wiesbadener Straße mit städtebaulichen und funktionalen Qualitäten eines zentralen Versorgungsbereiches entwickelt werden. Die Festlegung und Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wurde im Rahmen der Fortschreibung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes 2020 vorgenommen. Demnach soll die Versorgung des Ortskerns Kastel zukünftig über zwei neue, vom Orts-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>kern etwa gleich weit entfernt liegende Nahversorgungsbereiche „Helling-Höfe“ und „Am Gückelsberg“ sichergestellt werden. Die Etablierung des Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entspricht somit den Vorgaben der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Landeshauptstadt Wiesbaden 2020.</p> <p>Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Ausgleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinter liegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p> <p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufelung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufelung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte.</p> <p>Es werden für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, die unabhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Kastel Housing Area auf eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Bereich des Plangebiets abzielen. Zum einen wird die Erhöhung der Grünausstattung der Ventilationsbahnen zwischen den Flächen östlich der Wiesbadener Straße und dem begrünten Rheinufer über die Straßenzüge An der Helling und</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>der Eleonorenstraße unterstützt. Zum anderen wird im Rahmen der Vorhaben- bzw. Freianlagenplanung eine vermehrte Grünausstattung umgesetzt und eine helle Fasadengestaltung berücksichtigt, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann. Hierzu wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen zu intensiver und extensiver Begrünung von Dächern und lediglich unterbauter Flächen sowie zu Anpflanzungen von Bäumen auf dem Vorhabengrundstück und im öffentlichen Straßenraum getroffen.</p> <p>Ein Versatz der Solitärbauten im rückliegenden Bereich ist unter Einhaltung der weiteren Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, wie die Sicherstellung einer ausreichenden Belichtung, bei gleichzeitiger Beibehaltung der angestrebten baulichen Dichte zur Schaffung des in Wiesbaden dringend benötigten Wohnraums, nicht möglich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Bezüglich der Flora merken wir an, dass im Innenbereich zwei Walnussbäume und zwei Kiefern erhaltenswert sind, die gut erhaltene Tanne ist wegen ihrer Höhe problematisch.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Bäume können im Rahmen der Vorhabenplanung nicht erhalten werden. Im Umweltbericht wird der vorhabenbedingte Verlust von Bäumen ebenso beschrieben und</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>bewertet wie geplante Neuanpflanzungen. Dabei wird festgestellt, dass durch die festgesetzten Neuanpflanzungen von mindestens 34 Bäumen nach einer gewissen Entwicklungszeit ein wirksamer Ausgleich für den unvermeidbaren Verlust der Bestandsbäume auf dem Vorhabengrundstück gewährleistet werden kann.</p> <p>Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist gemäß § 18 Abs. 1 BNatSchG über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden. Für die durch einen Bebauungsplan zugelassenen Eingriffe gelten grundsätzlich die Regelungen des § 1a BauGB. Danach sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in die Abwägung einzustellen. Hierzu wurde ergänzend zur verbal-deskriptiven Prognose der voraussichtlichen Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erstellt.</p> <p>Als Ergebnis der Bilanzierung ist festzustellen, dass in Zusammenhang mit der Bauleitplanung ein rechnerisches Plus von etwa 60.850 Biotopwertpunkten (BWP) entsteht.</p> <p>Die höhere Wertigkeit des Plangebiets bei Umsetzung der Planung resultiert aus der geringen Ausstattung mit Grünflächen und weitgehend fehlender Dachbegrünung im Bestand. Die geplante extensive und intensive Begrünung auf etwa 59 % der Dachflächen SO Wohnen und Nahver-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>sorgung sowie die Anpflanzung von Gehölzen und Bäumen tragen wesentlich zur Steigerung des Biotopwertes bei.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Hecken- und Baumreihe auf dem Gelände des Regionalparks darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung Die Hecke wird durch die erforderliche Bodensanierung auf dem Vorhabengrundstück nicht beeinträchtigt, da diese unter Einhaltung eines ausreichenden Abstands zur Hecke bzw. unter Berücksichtigung ausreichender Maßnahmen zum Schutz der Hecke erfolgt.</p> <p>Im Mai 2020 wurden durch die August Fichter GmbH zwei Suchschachtungen auf dem Vorhabengrundstück an der Grenze zur öffentlichen Grünfläche hergestellt, um zu klären ob durch Abgrabungen entlang der Grenze Schäden an der vorhandenen Hecke zu erwarten sind.</p> <p>Entlang des Zaunes wurden Gräben in einer Tiefe bis zu 1,50 m hergestellt. In diesem Horizont wurden keine nennenswerten Wurzeln der angrenzenden freiwachsenden Hecke und der Bäume der öffentlichen Grünfläche aufgefunden.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Da die Bedingungen auf dem Vorhabengrundstück sich in der Vergangenheit nicht als bevorzugter Wurzelraum angeboten haben wird davon ausgegangen, dass die Hauptwurzeln innerhalb der öffentlichen Grünfläche liegen. Gehölze, bis auf Sämlinge und Wildtriebe, stehen in einem Abstand von 1-2 m von der Grundstücksgrenze entfernt.</p> <p>Aus gartenbaufachlicher Sicht wird somit durch die geplante Neubebauung in unmittelbarer Nachbarschaft von keiner Gefährdung der bestehenden Vegetation ausgegangen. Sollten sich dennoch vereinzelt Wurzeln in dem Bereich befinden, sind diese im Rahmen der Erdarbeiten fachgerecht zu versorgen. Bei Baumaßnahmen im Nahbereich der Hecke ist die DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen zu beachten.</p> <p>Der Durchführungsvertrag enthält darüber hinaus entsprechende Regelungen zum Vegetationsschutz während der Bauphase.</p> <p>Durch die notwendige Herstellung einer Feuerwehrumfahrt kommt es zu einem kleinflächigen Eingriff im Randbereich der Hecke. Da diese nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bzw. dessen Regelungsbereich liegt, sind der erforderliche Eingriff in die Hecke und auch die erforderliche Wegeertüchtigung separat zu betrachten. Der sich ergebende Ausgleichsbedarf ist in einem eigenen Verfahren zu ermitteln und zu bewältigen. Darüber hinaus ist im Durchführungsvertrag eine Rege-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>lung zum Vegetationsschutz der Hecke während der Bodenarbeiten und gesamten Bauphase enthalten. Außerdem ist eine Regelung für eine gleichwertige Ersatzpflanzung enthalten, sollte es wider Erwarten zu einem Verlust der Hecke kommen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Eine kleine Fläche an der südwestlichen Ecke bietet in Verbindung mit Bestandsbauten vor allem Rückzugsraum für Vögel und andere geschützte Arten (Fledermäuse, Gartenschläfer). Eine Rodung darf erst erfolgen, wenn Funde verbracht, Steinhaufen o. ä. errichtet und Nistkästen angebracht sind.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Aufgrund der sehr geringen und kleinflächigen Biotopausstattung des Plangebiets in geringer Lebensraumqualität, haben die Grünstrukturen innerhalb des Plangebiets nur eine sehr geringe Bedeutung für die dortige Fauna. Eine Bedeutung für die Population von in der Umgebung vorkommenden Tierarten ist nicht anzunehmen. Nach Umsetzung der Planung werden innerhalb des Plangebiets neue, als Lebensraum geeignete Grünstrukturen hergestellt bzw. kann das Plangebiet wieder als Transfer- und Nahrungsraum genutzt werden.</p> <p>Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sicher ausschließen zu können, dürfen Baumfäll- und Rodungsarbeiten grundsätzlich nur außerhalb der Brut- und Setzzeit durchgeführt werden. Im Vorfeld der Vorhabenumsetzung sind Bäume und Gebäude auf Vogelbruten sowie Fledermaus- und Gartenschläfervorkommen</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zu untersuchen (v. a. Quartiere). Werden dabei Fledermaus- oder Gartenschläferquartiere festgestellt, ist dies umgehend der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Wiesbaden zu melden und die zu ergreifenden Maßnahmen mit dieser in Art und Umfang abzustimmen.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens wurden umfangreiche faunistische Untersuchungen und artenschutzrechtliche Prüfungen durchgeführt. Im Ergebnis wurde das Anbringen von künstlichen Fledermausquartieren an den Gebäudefassaden der geplanten Neubauten festgesetzt und das Anbringen von Nisthilfen für gebäudebrütende Vogelarten empfohlen.</p> <p>Somit sind die artenschutzrechtlichen Belange ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Nicht überbaute Geragen und Flachdächer sind zu begrünen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Für die verschiedenen Dachflächen sind unterschiedliche Vorgaben zum Anteil der extensiven oder intensiven Begrünung festgesetzt. Die Unterschiede ergeben sich insb. aufgrund der Flächen, die für z. B. technische Anlagen für die Funktionsfähigkeit des Gebäudes und Wege vorzuhalten sind und nicht begrünt werden können. Dies betrifft insbesondere mehrgeschossige Gebäude entlang der</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Wiesbadener Straße (der Riegel), auf deren Dachflächen Gebäudetechnik für das Erdgeschoss mit der geplanten Einzelhandelsnutzung erforderlich ist.</p> <p>Auf mehrgeschossigen Gebäude entlang der Wiesbadener Straße ist bereits eine extensive Begrünung von mindestens 50 % der Fläche, auf mehrgeschossigen Gebäuden, die nicht entlang der Wiesbadener Straße stehen, von mindestens 70 % der Fläche und auf eingeschossigen Gebäuden von mindestens 80 % der Fläche festgesetzt. Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, sind intensiv zu begrünen und die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Nicht überbaute Tiefgaragen sind zu begrünen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird und die nicht durch die Festsetzung eines Gehrechts überlagert sind, sind fachgerecht intensiv zu begrünen und dauerhaft zu erhalten, mindestens 2-mal jährlich zu pflegen und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen. Die Vegetationstragschicht muss eine Gesamtstärke von im Mittel mindestens 1,50 m aufweisen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Auswirkung auf die Planung Keine
22. Regierungspräsidium Darmstadt - Dezernat I 18 KMRD	<p>die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich das in Ihrem Lageplan näher bezeichnete Gelände in einem Bombenabwurfgebiet befindet.</p> <p>Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden.</p> <p>Für die oben genannte Liegenschaft wurde nach unserem Wissensstand noch keine Kampfmittelsondierung durchgeführt, bzw. Unterlagen diesbezüglich liegen dem KMRD nicht vor.</p> <p>In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern durchgeführt wurden sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.</p> <p>Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen bis in einer Tiefe von 5 Meter (ab GOK IIWK) erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.</p> <p>Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z.B. wg. Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich.</p> <p>Es ist dann notwendig, einen evtl. vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der</p>	Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Begründung In den im Textfestsetzungsdokument enthaltenen Hinweisen zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Helling-Höfe“ ist der Hinweis zur Notwendigkeit einer systematischen Überprüfung auf Kampfmittel vor Beginn geplanter Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen bereits aufgenommen. Auswirkung auf die Planung Keine

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.</p> <p>Zu Ihrer eigenen Sicherheit sollten Sie sich bescheinigen lassen, dass die Kampfmittelräumungsarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan beizufügen, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind. Weiterhin ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.</p> <p>Für die Dokumentation der Räumdaten beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen wurde das Datenmodul KMIS-R entwickelt. Wir bitten Sie, bei der Beauftragung des Dienstleisters auf die Verwendung des Datenmoduls KMIS-R hinzuweisen.</p> <p>Hierfür ist es erforderlich, dass die überprüften und geräumten Flächen örtlich mit den Gauß/Krüger Koordinaten eingemessen werden.</p> <p>Wir bitten Sie nach Abschluss der Arbeiten um Übersendung des Lageplans und der KMIS-R-Datei, welche Sie durch die von Ihnen beauftragte Fachfirma erhalten.</p> <p>Das Datenmodul KMIS-R können Sie kostenlos von der nachstehenden Internetseite des Kampfmittelräumdienstes downloaden:</p> <p>http://www.rp-darmstadt.hessen.de (Sicherheit und Ordnung, Gefahrenabwehr, Kampfmittelräumdienst)</p> <p>Mit einer Luftbilddetailauswertung wurden mehrere Verdachtspunkte ermittelt, die auf möglicherweise noch vorhandene Bombenblindgänger</p>	

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>hinweisen. Die Punkte wurden koordinatenmäßig erfasst und sind im beiliegenden Lageplan rot gekennzeichnet.</p> <p>Eine Überprüfung der Verdachtspunkte ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Sofern das Gelände nicht sondierfähig sein sollte (wegen oberflächennahen magnetischen Störungen wie Auffüllung, Versiegelung, Versorgungsleitungen) ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrungen erforderlich.</p> <p>Eine Überprüfung der Verdachtspunkte ist auch dann erforderlich, wenn sich diese Verdachtspunkte außerhalb des Baufeldes bzw. Grundstückes befinden und vor bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 Metern um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann.</p> <p>Die Kosten für die Kampfmittelräumung (Aufsuchen, Bergen, Zwischenlagern) sind vom Antragsteller/Antragstellerin, Interessenten/Interessentin oder sonstigen Berechtigten (z.B. Eigentümer/Eigentümerin, Investor/Investorin) zu tragen. Die genannten Arbeiten sind daher von diesen selbst bei einer Fachfirma in Auftrag zu geben und zu bezahlen.</p> <p>Für die Dokumentation der durchgeführten Kampfmittelräumung werden die örtlichen Gauß/Krüger-Koordinaten benötigt.</p> <p>Bei der Angebotseinholung oder der Beauftragung einer Fachfirma bitte ich immer das v. g. Aktenzeichen anzugeben und eine Kopie dieser Stellungnahme beizufügen.</p> <p>Als Anlage übersende ich Ihnen die Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung im Lande Hessen.</p>	

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Da Kampfmittelräumarbeiten im Voraus schwer zu berechnen sind, halte ich die Abrechnung der Leistungen nach tatsächlichem Aufwand für unumgänglich. Dies ist in jedem Falle Voraussetzung für eine positive Rechnungsprüfung zum Zwecke der Kostenerstattung durch den Bund gem. Nr. 3. der Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung.</p> <p>Eine Kopie des Auftrages bitte ich mir zur Kenntnisnahme zuzusenden.</p> <p>Den Abtransport - ggf. auch die Entschärfung - und die Vernichtung der gefundenen Kampfmittel wird das Land Hessen -Kampfmittelräumdienst weiterhin auf eigene Kosten übernehmen.</p>	
23. Amt für Bodenmanagement Limburg - Anlaufstelle Wiesbaden -	<p>entsprechenden den Zuständigkeitsbereichen des Amtes für Bodenmanagement Limburg a. d. Lahn werden folgende Einwände beziehungsweise Hinweise vorgebracht:</p> <p>Bereich: Ländliche Bodenordnung Es werden keine Bedenken und Anregungen vorgebracht. Das Vorhaben ist nicht von einem Flurbereinigungsverfahren betroffen.</p> <p>Bereich: Städtische Bodenordnung Es werden keine Bedenken und Anregungen vorgebracht. Das Vorhaben ist nicht von einem von uns durchgeführten Umlegungsverfahren nach dem Baugesetzbuch betroffen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Zu den Bereichen ländliche Bodenordnung und städtische Bodenordnung werden keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Bereich: Liegenschaftskataster Wir möchten darauf hinweisen, dass der Flurstücksbestand nicht mehr dem aktuellen Liegenschaftskataster entspricht.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Für die Satzungsunterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird das aktuelle Liegenschaftskataster verwendet.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Das in der Planzeichnung verwendete Liegenschaftskataster wird zum Satzungsbeschluss aktualisiert.</p>
24. Hessen Mobil	<p>in Bezugnahme auf Ihrer Anfrage vom 23.11.2021 nimmt Hessen Mobil wie folgt Stellung.</p> <p>Durch den oben genannten Bebauungsplan der Stadt Wiesbaden werden keine Belange von Hessen Mobil berührt. So das Hessen Mobil gegen den oben genannten Bebauungsplan der Stadt Wiesbaden keine Einwände hat.</p> <p>Weiterhin darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die oben genannte Maßnahme nicht negativ beeinflusst werden. Gegen den Straßenbaulastträger von klassifizierten Straßen bestehen auch zukünftig keine Ansprüche auf Durchführung von Schutzmaßnahmen aufgrund des BImSchG.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es bestehen keine Einwände gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p> <p>Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch das geplante Vorhaben nicht negativ beeinflusst. Dies wird im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Helling-Höfe“ vom Büro Heinz + Feier aus Wiesbaden erarbeitet wurde, nachgewiesen.</p> <p>Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Helling-Höfe“ wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Langner erarbeitet. Diese stellt zum einen die auf das Vorhaben einwirkenden schalltechnischen Einflüsse aus der Umgebung und zum anderen die von dem Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung dar. Betrachtet wurde hierbei sowohl der anlagenbezogene Verkehrslärm (Verkehrslärm auf dem zu be-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>bauenden Grundstück, z. B. im Bereich der Tiefgaragen- ein- und -ausfahrt und Anlieferung) als auch der Verkehrslärm im öffentlichen Straßenraum.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zudem zu dem Ergebnis, dass gegenüber der bestehenden Gebäudekonfiguration eine unzumutbare Beeinträchtigung durch Verkehrslärm für die schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Plangebiets auch durch die planerische Anordnung der Gebäude oder eine geeignete Grundrissgestaltung ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind zudem Festsetzungen zu Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen enthalten.</p> <p>Zum Schallschutz sind Festsetzungen zum Thema Verkehrslärm (Lärmpegelbereiche, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, Schutz der Außenwohnbereiche) aufgenommen worden.</p> <p>Es werden daher gegen den Straßenbaulastträger von klassifizierten Straßen keine Ansprüche auf Durchführung von Schutzmaßnahmen aufgrund des BImSchG gestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Keine
25. Feuerwehr	<p>Zu den textlichen Festsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die im Plangebiet neu anzulegenden und/oder künftig zu unterhaltende Straßen sind entsprechend den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr sowie den Mindestanforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 R1 (insbesondere Kap. 4.9) zu gestalten. Als Bemessungsfahrzeug ist ein 3-achsiger LKW maßgebend. Weiterhin sind ein zulässiges Gesamtgewicht von 16 t sowie eine Achslast von 10 t anzunehmen. Diese Anforderungen (16 t zGG, 10 t Achslast) gelten auch für private Grundstücksflächen, die im Brandfall durch Feuerwehrfahrzeuge (z.B. Drehleiter) befahren werden müssen. Zur Tragfähigkeit von Decken, die im Brandfall von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden, wird auf DIN 1055-3:2006-03 verwiesen. Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sind mindestens entsprechend der Straßen-Bauklasse VI (Richtlinie für Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen - RStO 01) bzw. der RStO 12 zu befestigen. Anstelle von DIN 1055-3:2006-03 ist DIN EN 1991-1-1:2010-12 in Verbindung mit DIN EN 1991-1-1/NA:2012-12 anzuwenden. <p>Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen jederzeit ungehindert möglich ist (z.B. bei Neubau und Umbau von Straßen, Anlage von Verkehrsinseln und Parkflächen, Pflanzung von Bewuchs, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung usw.). (Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 R1)</p> <ul style="list-style-type: none"> Werden Gebäude mit einer Brüstungshöhe der zum Anleitern vorgesehenen Fenster oder Stellen von mehr als 8 m errichtet, dann ist der 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind im Bestand vorhanden und ausreichend dimensioniert, um die genannten Anforderungen zu erfüllen. Die bauliche Ausführung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Die Hinweise werden im Rahmen der Vorhabenplanung entsprechend beachtet.</p> <p>Die geplante Feuerwehrumfahrt und alle dazu notwendigen Festlegungen werden, wie bereits mit der Feuerwehr abgestimmt, im Durchführungsvertrag entsprechend geregelt.</p> <p>In den Hinweisen der textlichen Festsetzungen und der Begründung sind die Belange des Brandschutzes und der Löschwasserversorgung bereits aufgenommen worden. Die Flächen für die Feuerwehr sind im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>zweite Rettungsweg aus den Nutzungseinheiten baulich sicherzustellen. Soll der Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr sichergestellt werden, sind entsprechende Zu- und Durchfahrten zu den Gebäuden herzustellen. Für den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen müssen entsprechende Zufahrten (Feuerwehruzufahrten) und Aufstellflächen vorhanden sein. Zugänge sind Flächen auf dem Grundstück, die Grundstücksteile mit der öffentlichen Verkehrsfläche verbinden. Sie können auch überbaut sein (Durchgänge). Sie dienen zum Erreichen von Stellflächen mit Rettungs- und Löschgeräten. Von öffentlichen Verkehrsflächen ist für die Feuerwehr ein geradliniger Zu- oder Durchgang zu rückwärtigen Gebäuden zu schaffen; zu anderen Gebäuden ist er zu schaffen, wenn der zweite Rettungsweg dieser Gebäude über Rettungsgeräte der Feuerwehr führt. Falls tragbare Leitern der Feuerwehr zum Einsatz kommen sollen, sind für diese ebenfalls Aufstellflächen von ca. 3,0 m x 3,0 m vorzusehen. Der anzuleitende Bereich muss frei von störendem Bewuchs (z. B. Bäume, größere Büsche) sein. Evtl. vorhandener oder zu pflanzender Bewuchs darf die Anleiterbarkeit notwendiger Stellen an den Gebäuden nicht beeinträchtigen, auch nicht durch zukünftigen Wuchs. Evtl. vorgesehene oder vorhandene Bäume und Sträucher sind regelmäßig zurück zu schneiden. Die Verantwortlichkeit dafür ist im Vorfeld zu klären und festzulegen. Dies ist hier nach der vorliegenden Planlage vermutlich nicht überall gegeben. Die Baumstandorte sind noch einmal zu überprüfen und ggf. anzupassen. Feuerwehruzufahrten und Aufstellflächen müssen jederzeit erkennbar sein (Grünflächen, Schnee usw.) und sind ggf. jederzeit gut sichtbar entsprechend in ihrem Verlauf zu markieren.</p> <p>Bei Gebäuden, die ganz oder mit Teilen mehr als 50 m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt sind, sind Zufahrten oder Durchfahrten zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen und Bewegungsflächen herzustellen, wenn sie aus Gründen</p>	

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>des Feuerwehreinsatzes erforderlich sind. Soweit erforderliche Flächen nicht auf dem Grundstück liegen, müssen sie öffentlich-rechtlich gesichert sein. Weitere Details können erst im Rahmen der Baugenehmigung der jeweiligen Objekte festgelegt werden. (§§ 4, 5, 14, 36, 38 HBO; Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr)</p> <p>Die an der Südseite des Plangebietes zwischen dem Objekt und der Grünfläche zum Rhein hin gelegene Feuerwehrezufahrt zwischen der Eleonorenstraße und der Privatstraße/An der Helling ist unbedingt erforderlich, um die dortigen Gebäude mit Rettungsfahrzeugen (Rettungsdienst, Feuerwehr, Polizei) erreichen zu können - auch wenn sie im vorliegenden Bebauungsplan nicht enthalten ist. Die im Verlauf des Verfahrens mit den Planern abgestimmte Ausführung mit Ausführung als "Rundfahrstrecke von der Eleonorenstraße bis zur Privatstraße / Straße "An der Helling" und wieder zurück zur Eleonorenstraße mit Durchfahrmöglichkeit zur Straße "An der Helling" ist wie abgestimmt auszuführen (s. Erschließungsplan - Feuerwehr, dreisigacker architekten bda, Frankfurt/M., vom 25.05.2020, in der Version vom 25.08.2021). Darauf ist auch die Baumpflanzung im Bereich der Privatstraße abzustimmen! Andernfalls ist dazu mit dem Eigentümer der Privatstraße eine entsprechende Nutzungserlaubnis vertraglich festzulegen (öffentlich-rechtlich zu sichern). Eine Ausführung der Feuerwehrezufahrt als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit ist aufgrund der Länge von 120 m nicht möglich. (§§ 3, 4, 14 HBO; Richtlinie Flächen für die Feuerwehr)</p> <p>Wenn der zweite Rettungsweg über Außentreppe geführt werden soll, ist diese Außentreppe so auszuführen, dass ihre Nutzung ausreichend sicher ist und im Brandfall nicht gefährdet werden kann (z.B.</p>	

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>keine Beflammung von unten, keine dicht an der Treppe und direkt gegenüberliegende Türen/Fenster usw. S. a. Vorbesprechung am 09.04.2019). (§§ 14, 36, 37, 38 HBO)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebäude müssen in einem Abstand von ≥ 3 m und ≤ 9 m zur öffentlichen Verkehrsfläche errichtet werden, wenn der zweite Rettungsweg über die Drehleiter der Feuerwehr sichergestellt werden soll, die Brüstungshöhe ≥ 8 m bis ≤ 18 m (bzw. in einem Abstand von ≥ 3 m und ≤ 6 m ab einer Brüstungshöhe > 18 m) beträgt und keine Feuerwehrezufahrt bzw. Aufstellfläche auf dem Grundstück vorhanden ist. (§ 14 HBO; Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr) • Wenn die öffentlichen Verkehrsflächen als Aufstellfläche für Fahrzeuge der Feuerwehr (z.B. Hubrettungsfahrzeuge) dienen sollen, evtl. auch erst zukünftig, dann sind die Vorgaben der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr (bauaufsichtlich über die TBB eingeführt) zu beachten und einzuhalten. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, sind die betroffenen Gebäude mit einem zweiten baulichen Rettungsweg auszuführen. Zwischen dem anzuleitenden Objekt und dem Hubrettungsgerät dürfen sich keine Hindernisse befinden, die eine Anleiterung behindern. (§ 9 (1) Nr. 11 BauGB; §§ 3, 4, 5, 14 HBO; Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr) 	
	<ul style="list-style-type: none"> • In diesem Plangebiet sind die Abstände der Löschwasserentnahmestellen untereinander kleiner als 150 m (Lauflinie) zu halten sowie die Löschwassermenge von 96 m³/h (GFZ = 2,1; TG, Einkaufsmarkt, Wohnnutzung, Umgebung) über die Dauer von zwei Stunden für den Grundschutz ist sicherzustellen. Bei der Anlage von Hydranten ist zu beachten, dass diese jederzeit für die Feuerwehr frei zugänglich sind 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>und nicht durch z.B. parkende Fahrzeuge versperrt werden. Die Hydranten sind so im Verkehrsraum anzuordnen, dass die Straße befahrbar bleibt und die Hydranten nicht vor Zufahrten zu den Grundstücken liegen. Hydranten sind so anzuordnen, dass die Entnahme von Wasser leicht möglich ist. Evtl. erforderliche Löschwassermengen für den Objektschutz sind hierbei nicht berücksichtigt. (§ 1 Abs. 6 Nr 8e BauGB, § 9 Abs. 1 Nr. 13+16 BauGB in Verbindung mit „Wasserwirtschaftliche Belange in der Bauleitplanung“, Erlass mit Arbeitshilfe zur Berücksichtigung von wasserwirtschaftlichen Belangen in der Bauleitplanung, Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Az. III 7A - 79e 04, vom 30.07.2014, Nr. 1.1, 1.3 und 2.2.1; § 9 Abs. 6 BauGB; §§ 30, 31 HWG; §§ 3, 45 HBKG; §§ 3, 14, HBO; Technische Regel DVGW-Arbeitsblätter W 405, W 400-1 (u.a. Kap. 11.1.8, 16.6), W 331, Kap. 5.1; Gefahrenabwehr durch Raumplanung im Brandschutz, Sitzungsergebnis Nr. 3/2009 vom April 2009, Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF), Arbeitskreis Vorbeugender Brand- u. Gefahrenschutz, Nr. 2.4.2)</p>	<p>Die Löschwasserversorgung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>In den Hinweisen der textlichen Festsetzungen und der Begründung sind die Belange der Löschwasserversorgung bereits aufgenommen worden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Im Bebauungsplanverfahren sind Betrachtungen und Maßnahmen zum Hochwasserschutz zu führen und einzuplanen. Diese Betrachtungen fehlen bisher völlig. Liegt das rheinnahe Plangebiet in einem Hochwassergebiet? Wie wird z.B. der zweite Rettungsweg im Hochwasserfall sichergestellt? Die Drehleiter kann nicht in überflutete Gebiete einfahren. Auch bei tragbaren Leitern ist eine Aufstellung bei Hochwasser nicht möglich. (§§ 1 Nr. 12, 9 Nr. 16 BauGB; § 5 WHG; § 3 HBO) 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Das Plangebiet liegt im Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz. Nach der Risikokarte des Hochwasserrisikomanagementplans Rheingau des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, aus dem Jahr 2012 liegt das Plangebiet jedoch weder innerhalb des potenziellen Überschwemmungsbereichs bei HQ₁₀₀ noch innerhalb des potenziellen</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Überschwemmungsbereichs eines extremen Hochwassers (HQ_{Extrem}). Somit sind keine technischen Maßnahmen an den Gebäuden notwendig, um den Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht zu werden und negative Auswirkungen auf Menschen, Sachwerte und Umwelt zu vermeiden.</p> <p>Die Darstellung des Überschwemmungsbereichs ist im Umweltbericht enthalten.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit aller Gebäude im Plangebiet muss über die postalische Adresse gewährleistet werden. (§§ 3, 4, 14 HBO) Hausnummern müssen vom öffentlichen Verkehrsraum lesbar sein. Auf die Gefahrenabwehrverordnung über die Erteilung von Haus- und Grundstücksnummern und die Beschaffung, Anbringung und Instandhaltung von Hausnummernschildern der Landeshauptstadt Wiesbaden wird verwiesen. (§§ 14 HBO; §§ 2+3 Gefahrenabwehrverordnung über die Erteilung von Haus- und Grundstücksnummern und die Beschaffung, Anbringung und Instandhaltung von Hausnummernschildern) 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Beschaffenheit, Anbringung und Instandhaltung von Hausnummernschildern sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Zu Teil A, Kap. 4: Durch die Vorbauten an den Gebäuden wie Balkone, Vordächer usw. darf die Anleiterbarkeit, sofern kein baulicher zweiter Rettungsweg zur Verfügung steht, nicht eingeschränkt werden. (§ 14 HBO) 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Überprüfung der Anleiterbarkeit ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Zu Teil A, Kap. 14: Auch bei einer fensterunabhängigen Lüftung und bei geplanten Schallschutzmaßnahmen muss der zweite Flucht- und Rettungsweg in jeder Nutzungseinheit über offenbare Fenster oder Türen sichergestellt werden, sofern kein zweiter baulicher Rettungsweg zur Verfügung steht. (§§ 14, 36 HBO) 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Überprüfung der Sicherstellung des zweiten Rettungswegs ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass auch mit den festgesetzten Schallschutzmaßnahmen offenbare Fenster und Türen eingebaut werden können, um den zweiten Rettungsweg zu sichern.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Zu Teil B, Kap. 4: Die von der Stellplatzsatzung der Stadt Wiesbaden abweichenden Anforderungen (geringere Stellplatzzahl als in der Satzung festgelegt, 206 statt 255 Stellplätze, 1 Stellplatz pro Wohnung, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/172093/umfrage/anzahl-der-pkw-im-haushalt/) sehen wir als kritisch an. Bereits im jetzigen Zustand sind überall PKW abgestellt und es ist alles zugeparkt. Selbst Feuerwehrezufahrten im Bereich An der Helling sind zugeparkt. Eine Reduzierung der erforderlichen Stellplatzzahl bei erhöhter Personenzahl 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der Stellplatzbedarf für das geplante Vorhaben wird abweichend von der Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stell-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>(Wohnungen, Einkaufszentrum) sorgt für weiter verstärkte Falschparker und kann Rettungskräfte im Einsatzfall massiv behindern.</p>	<p>platzsetzung) vom 14.02.2008 festgesetzt. Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind demnach mindestens 206 Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>Neben der Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge bleiben alle sonstigen Bestimmungen der Stellplatzsetzung der Landeshauptstadt Wiesbaden unberührt. Gemäß der Stellplatzsetzung der Landeshauptstadt Wiesbaden sind 409 Fahrradabstellplätze herzustellen. Insgesamt werden gemäß der Vorhabenplanung zum Abstellen von Fahrrädern 466 komfortable und gut erreichbare Plätze vorgehalten. Dies entspricht einem zusätzlichen Angebot von 57 Fahrradabstellplätzen.</p> <p>Die Festsetzung einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultiert aus einem in den letzten Jahren zu beobachtenden veränderten Mobilitätsverhalten. Dies führte bereits häufiger dazu, dass Stellplatzanlagen für Neubauten, die nach den geltenden Vorschriften errichtet werden, in der Praxis Leerstände aufweisen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig die allgemeine Entwicklung in Ballungsräumen weg von der Nutzung des Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) zu unterstützen, wird im Rahmen der vorliegenden Planung eine auf das Vorhaben zugeschnittene Stellplatzanzahl festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen. Sowohl eine zurückhaltende Ausweisung von Stellplätzen für Pkw als auch eine Stärkung des Angebots an Fahrradabstellplätzen dienen diesem Ziel.</p> <p>In einer Entfernung von ca. 130 m liegt die nächste Bushaltestelle, die von zwei Linien bedient wird. Die Buslinie 6 fährt zu Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt, in den Schwachverkehrszeiten überwiegend im 30 min-Takt. Die Buslinie 9 fährt im 30 min-Takt. Damit kann die ÖPNV-Erschließung des Vorhabens in den Hauptverkehrszeiten als gut und in den Schwachverkehrszeiten als ausreichend bezeichnet werden.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes und einer damit verbundenen Reduzierung des durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzbedarfs ist vorgesehen, auf dem Baugrundstück neben drei (E-) Carsharing-Stellplätzen in der Tiefgarage eine ausreichende Anzahl oberirdischer Fahrradabstellplätze für Kunden und Besucher anzubieten. Die Einrichtung und der Betrieb einer Service-/Verleihstation für Fahrräder/Pedelecs leisten einen weiteren Beitrag zur Sicherung des ressourcenschonenden Radverkehrssystems im Untersuchungsraum. Außerdem ist vorgesehen, je 210 m² Wohnfläche einen Lastenfahrradabstellplatz herzustellen. Die für das Vorhaben somit erforderlichen 60 Lastenfahrradabstellplätze können auf die bauseitig vorgesehenen 466 Fahrradabstellplätze angerechnet werden.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Zusammenfassend sind somit folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes nach Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen: drei (E-) Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage, 57 zusätzliche Fahrradabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden, 60 witterungs-, und diebstahlgeschützte Lastenfahrrad-Abstellplätze mit leichter Zugänglichkeit zum öffentlichen Straßenraum und Lademöglichkeit, 25 Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich des Nahversorgungszentrums, eine Bike-Sharing-Station für mindestens zehn Fahrräder, eine Service-/Verleih-Station für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder sowie „Reparatursäulen“ mit Reparaturwerkzeugen zur Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten der Station.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde geprüft, ob die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Im Mittelpunkt stand hierbei die Stellplatznachfrage der Bewohner und der Kunden/Besucher/Beschäftigten der gewerblichen Einrichtungen. Die Ergebnisse bestätigten, dass an Normalwerktagen keine Engpässe zu erwarten sind. An Samstagen werden zumindest temporär die Kapazitäten nahezu erreicht, was vereinzelt zu längeren Wartezeiten bei der Zufahrt zur Tiefgarage führen dürfte. Sollte im Einzelfall die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten werden, ist vorgesehen, die Zufahrt in die Tiefgarage über ein Sperrsignal zu unterbinden.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Grundsätzlich ist zur Sicherung der wechselseitigen Nutzung der Tiefgaragen-Stellplätze eine Bewirtschaftung der Stellplätze an allen Wochentagen vorgesehen, hierdurch kann auch die Stellplatznachfrage im Kundenverkehr beeinflusst bzw. reduziert werden. Dauerparker sollen mit einer entsprechenden Berechtigung in die Tiefgarage einfahren können, während den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen nach ihrem Einkauf die Kosten der Parkscheine erstattet werden sollen.</p> <p>Das Vorhaben stellt somit für den eigenen Bedarf ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von illegalem Parken außerhalb des Geltungsbereichs sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern eine Frage der Verkehrsüberwachung vor Ort bzw. ordnungsrechtlicher Maßnahmen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterhin weisen wir auf die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Feuerwache 2 hin und den mit ihr verbundenen Lärmemissionen beim Ausrücken der Einsatzfahrzeuge (Sondersignal). Dies ist bei den Planungen zum Schallschutz zu berücksichtigen. Einschränkungen im Einsatz sind nicht möglich, auch nicht im nachhinein. Zusätzliche Sondersignalfahrten entstehen durch die nahe gelegene Rettungswache bei Fahrten über die Wiesbadener Straße und den Otto-Suhr-Ring. 	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Helling-Höfe“ in Mainz-Kastel wurde bei der Ermittlung der auf das Plangebiet einwirkenden Geräuschmissionen auch die Feuerwache 2 der Berufsfeuerwehr berücksichtigt. Bei eiligen Einsatzfahrten setzt die Feuerwache Sondersignalanlagen</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>ein, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen. Dadurch können sehr hohe Schalleistungspegel (um ca. $L_{WA} \geq 128$ dB) entstehen. In der Nähe von schutzbedürftigen Nutzungen (insbesondere nachts) können Überschreitungen der Immissionsrichtwerte (Spitzenpegel) nicht vermieden werden. Ein Beschluss (Az. RN 6 K 09.1343) des bayerischen Verwaltungsgerichts Regensburg vom 05.07.2011 besagt zu dieser Situation:</p> <p>„Trotz der zu erwartenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 Buchst. der TA Lärm bei Einsatz des Martinshorns sind erhebliche Belästigungen i. S. v. § 3 Abs. 1 BImSchG <u>nicht</u> zu erwarten. Wo die Grenze der Erheblichkeit von Belästigungen im Einzelfall verläuft, hängt von den jeweiligen Umständen ab. Dabei kommt es bei Geräuschimmissionen unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr nicht allein auf die Höhe des Geräuschpegels an. Zu berücksichtigen ist bei Lärm, der von einem Feuerwehrgerätehaus ausgeht, auch die soziale Adäquanz dieser Immissionen (vgl. Urteil des BayVG Regensburg, Az. RN 6 K 09.1343).“</p> <p>Das bedeutet, dass die Feuerwehren eine bedeutende gemeinnützige Pflichtaufgabe im Brandschutz und im technischen Hilfsdienst erfüllen und dabei staatlich unterstützt werden. Die durch die Einsatzfahrten verursachten Richtwertüberschreitungen sind deshalb von der Einstufung der Schutzbedürftigkeit grundsätzlich zumutbar. Zur TA Lärm wird im obenstehenden Urteil (BVwerG a.a.O.; BayVGH vom 02.07.1986 4 B 82 A. 1155 BayVBl 1986, 690) wie folgt ausgeführt:</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>„Der Sinn des Martinshorns besteht gerade in einer eindringlichen, akustischen Warnung vor einer Gefahrensituation und soll daher als störend empfunden werden. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm, insbesondere auch ihre Differenzierung nach Tag- und Nachtzeiten, bieten daher im Hinblick auf den Alarmierungszweck keinen geeigneten Maßstab zur Beurteilung der Geräuschimmissionen durch ein Martinshorn.“</p> <p>Auf Basis des Beschlusses des bayerischen Verwaltungsgerichts Regensburg vom 05.07.2011 (Az. RN 6 K 09.1343), wonach - wie vorstehend ausgeführt - trotz der zu erwartenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 der TA Lärm [b] bei Einsatz des Martinshorns erhebliche Belästigungen i. S. v. § 3 Abs. 1. BImSchG nicht zu erwarten sind, wird der Betrieb der Feuerwache 2 in der Sankt-Florian-Straße 1, 55252 Wiesbaden in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nicht explizit als Schallquelle berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde zum Teil auf Datensätze der Landeshauptstadt Wiesbaden zurückgegriffen, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erhoben wurden. Damit konnte die Belastungssituation auf der Wiesbadener Straße und an den Knotenpunkten Wiesbadener Straße / Biebricher Str. / Otto-Suhr-Ring und Wiesbadener Straße / An der Helling / Sankt-Florian-Straße hinreichend genau charakterisiert werden. Verkehre, die aus dem Betrieb der ortsansässigen Feuerwache resultieren, sind hierin ebenfalls enthalten.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Im eingereichten Bebauungsplan sind keine Flächen zum Anpflanzen und zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen eingezeichnet/ in der Legende enthalten (außer einzelne Baumstandorte bzw. Dachbegrünung). In den textlichen Festsetzungen ist trotzdem von solchen Flächen die Rede. Wo diese liegen ist im Plan nicht ersichtlich. Somit ist dazu auch keine detaillierte Aussage möglich. 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung In der Planzeichnung sind Standorte für die zu erhaltenden sowie die anzupflanzenden Bäume in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sowie im SO - Wohnen und Nahversorgung entlang wichtiger geplanter Grünverbindungen festgesetzt. Gemäß den Festsetzungen ist es zulässig, von zeichnerisch festgelegten Pflanzstandorten um bis zu 5 m abzuweichen. Dies gewährleistet im Rahmen der Ausführungsplanung eine größtmögliche Flexibilität in der Umsetzung, bei der ggf. notwendige Anpassungen z. B. bei Tiefgarageneinfahrten vorgenommen werden können, ohne den gewünschten Charakter der Straßenraumbegrünung zu gefährden.</p> <p>In den textlichen Festsetzungen ist darüber hinaus festgesetzt, dass im SO - Wohnen und Nahversorgung insgesamt mindestens 34 Bäume zu pflanzen sind. Für die Bäume, deren Standort nicht bereits zeichnerisch festgesetzt wird, kann der Standort im SO - Wohnen und Nahversorgung auf das Vorhaben angepasst frei gewählt werden. Die Pflanzung auf der Überdeckung der Tiefgarage sowie auf den begrünten Gebäudedächern ist dabei möglich und aufgrund der fast vollständigen Unterbauung des Vorhabengrundstücks auch notwendig. Hierbei sind auch</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Rettungswege u. ä. bei der Wahl der Standorte zur berücksichtigen. Die konkreten Standorte sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Die Entrauchung der Tiefgarage (vermutlich Großgarage) ist rechtzeitig mit einzuplanen und (vermutlich) über Dach zu führen, um eine sichere Rauchabführung zu gewährleisten und eine Gefährdung der Bewohner auszuschließen. (§ 1 (6) Nr. 1 BauGB; §§ 3, 14 HBO) 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Entrauchung der Tiefgarage wurde im Rahmen der Vorhabenplanung bereits berücksichtigt und ist entsprechend im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt.</p> <p>Die konkrete Ausführung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
26. Umweltamt	<p>Zu oben genanntem Planverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Änderungen sind zur Verdeutlichung kursiv dargestellt bzw. durchgestrichen.</p> <p>Der Umweltbericht ist zweimal in den Beteiligungsunterlagen mit gleichem Wortlaut enthalten. Einmal als separates Dokument und einmal in</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Teil IV der Begründung. Die Kapitelnummerierung ist identisch. Der Bezug zum Umweltbericht wird daher wie folgt angegeben: Kapitel (IV) A.1.</p> <p>Immissionsschutzfachliche Belange</p> <p>Zur Ladezone</p> <p>In den Unterlagen wurde eine Ladezone (Planzeichnung, Begründung) aufgenommen. Für die Ladezone muss eine ausreichende Dimensionierung vorhanden sein, damit Lieferfahrzeuge die s 7,5 t sind, die restlichen Handelsflächen ,z.B. Drogeriemarkt, ohne Probleme beliefern können und auch kein Hindernis darstellen für den öffentlichen Straßenverkehr.</p>	<p>Begründung Die Lage und Größe der Ladezone in der Eleonorenstraße wurde durch einen Verkehrsgutachter überprüft, mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt abgestimmt und informell in die Planzeichnung aufgenommen.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Ladezone ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zur Begründung</p> <p>Kapitel I A 14.4 Gewerbelärm</p> <p>Wir bitten den 4. Satz im 2. Absatz zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit wie folgt anzupassen:</p> <p>„Dieser Anlieferungsbereich an der Straße An der Helling für den Supermarkt <i>in der Straße „An der Helling“</i>, ist einzuhausen und die Öffnung bis auf den Vorgang des Ein- und Ausfahrens geschlossen zu halten.“</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die Begründung wird in Kapitel I A 14.4 entsprechend redaktionell angepasst.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die Begründung wird in Kapitel I A 14.4 entsprechend redaktionell angepasst.</p>
	<p>Im letzten Satz dieses Absatzes bitten wir um Klarstellung, was mit bestehender Nutzung gemeint ist:</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>„Dadurch wird sichergestellt, dass durch den Betrieb der Tiefgarage und die Anlieferungen das den <u>bestehenden</u> und geplanten Nutzungen entsprechende Schutzniveau eingehalten wird.“</p>	<p>Begründung Mit „den bestehenden“ Nutzungen sind die Bestandsnutzungen in der Nachbarschaft des geplanten Vorhabens gemeint.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Umwelttechnische Belange</p> <p>Die Unterlagen zum vorliegenden Bebauungsplan (Planzeichnung, textliche Festsetzungen, Begründung/Umweltbericht) wurden auf die uns betreffenden Belange (§§ 1, 1 a und 9 (5) Satz 3 BauGB) geprüft. Sowohl die Flächenkennzeichnung erheblich belasteter Böden in der Planzeichnung, die textlichen Festsetzungen als auch die diesbezüglichen Ausführungen im Umweltbericht sind korrekt dargestellt und bedürfen aus umwelttechnischer Sicht keiner Änderung oder Ergänzung.</p> <p>Es bestehen somit aus umwelttechnischer Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es bestehen aus umwelttechnischer Sicht keine Bedenken.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Klimaökologische und landschaftsplanerische Belange</p> <p>Allgemein</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die Umnutzung einer fast vollständig gewerblich genutzten Fläche auch im Sinne des § 1 a (2) BauGB.</p> <p>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung haben wir uns umfangreich zu dem Vorhaben geäußert. Aus der Unterlage „Zusammenstellung der Äußerungen - Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Im Rahmen der Vorhabenplanung wurden sowohl Standort- als auch Konzeptalternativen umfassend geprüft. Hierbei wurde die städtebauliche Figur mehrfach angepasst und weiterentwickelt, um die verschiedenen Belange im Entwurf angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>und sonstigen Träger öffentlicher Belange" ist ersichtlich, wie mit unserer Gesamt-Stellungnahme zum § 4 (1) BauGB umgegangen wurde. Zudem haben im Nachgang der Beteiligung mehrere Termine zu dem Vorhaben stattgefunden. Die Anpassungen der Unterlagen sind jedoch überwiegend redaktioneller Art.</p> <p>Unsere Stellungnahme zu den für uns maßgeblichen Punkten hoher Versiegelungsgrad im Sondergebiet (Überschreitung der GRZ auf 1,0 = 100 %-ige Versiegelung), Baugrenzen/Größe des Baufensters bleibt weiterhin bestehen. Es gibt fast keine Grünflächen/ Flächen mit offenem Boden. Die Funktion des Bodens als CO₂-:Speicher, Versickerungsmöglichkeiten, Kühlung etc. entfällt bzw. wird stark eingeschränkt.</p>	<p>sollten die Ziele der Stadt Wiesbaden, verankert im Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße, umgesetzt werden. So soll in Kombination mit der Etablierung eines Nahversorgungszentrums die hohe Nachfrage nach Wohnraum bei gleichzeitiger umfassender Berücksichtigung grünordnerischer Belange befriedigt werden. Die im Vergleich zur umgebenden Bebauung relativ hohe bauliche Dichte des Vorhabens ist insbesondere im Hinblick auf den Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, die zukünftigen Entwicklungen in Mainz-Kastel, die impulsgebende Funktion des Vorhabens für den gesamten Stadtteil und die weitere Umsetzung des IEHK Wiesbadener Straße angemessen. Zur Kompensation der angestrebten Dichte sieht die Vorhabenplanung ausreichend Grünstrukturen und Grünelemente vor, die insbesondere im Hinblick auf das Stadtklima von großer Bedeutung sind.</p> <p>Zulässig ist im SO - Wohnen und Nahversorgung entsprechend der Vorhabenplanung eine GRZ von 0,7. Hierdurch sind die geplanten oberirdischen Gebäude einschließlich der Balkone und Terrassen umfasst. Der Orientierungswert für Obergrenzen der GRZ für sonstige Sondergebiete gemäß § 17 BauNVO von 0,8 wird somit unterschritten.</p> <p>Zusätzlich zu den oberirdischen Gebäuden sind weitere bauliche Anlagen entsprechend der Vorhabenplanung vorgesehen. Hierbei handelt es sich zum einen um Erschließungsflächen und zum anderen um Flächen zur Berücksichtigung bauordnungsrechtlicher Vorgaben zu Kleinkind-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>spielplätzen sowie zur Unterbringung von Kfz- und Fahrrad-Stellplätzen. Da hierfür die gemäß § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO bestehenden Spielräume mit einer zulässigen Überschreitung der GRZ um bis zu 50 %, höchstens jedoch auf 0,8 nicht ausreichen, werden davon abweichende Festsetzungen getroffen (§ 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO). Demnach kann die GRZ durch die Grundflächen von Zufahrten, Fahrradabstellplätzen, Spielplätzen, Wegen, Zufahrten und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.</p> <p>Die GRZ von 1,0 liegt über dem Orientierungswert für Obergrenzen nach § 17 BauNVO von 0,8. Die Überschreitung des Orientierungswerts für Obergrenzen wird im Folgenden näher erläutert. Die Vorhabenplanung sieht, neben der Etablierung eines neuen Nahversorgungszentrums, Wohnnutzungen mit einer relativ hohen, aber städtebaulich verträglichen Dichte vor. Dies entspricht dem Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden, vorhandene, für eine Flächenentwicklung sehr gut geeignete Flächen, insbesondere in städtebaulich integrierter Lage, unter Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprechend zu verdichten und dadurch auch den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll.</p> <p>Für die geplante Nutzungsmischung aus Wohnen und Einzelhandel sind auf dem Vorhabengrundstück ausreichend</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Stellplätze zur Verfügung zu stellen, die gemäß der Vorhabenplanung in einer Tiefgarage untergebracht werden sollen. Auf einer Parkebene soll eine auskömmliche Stellplatzzahl zur Verfügung gestellt werden, was zur Folge hat, dass das Vorhabengrundstück fast vollständig durch die Tiefgarage unterbaut werden muss. Da sich die GRZ-Überschreitung insbesondere durch die Anlage der Tiefgarage ergibt und über die Hauptanlagen hinaus keine weiteren oberirdischen Gebäude vorgesehen sind, werden durch die Überschreitung der GRZ die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten in der Nachbarschaft nicht negativ beeinflusst. Ebenso entstehen keine durch die erhöhte GRZ beeinflussten Beeinträchtigungen der geplanten Nutzungen im Hinblick auf Lärm, Verunreinigungen oder Erschütterungen. Weitere Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, so dass durch sie die GRZ von 0,7 oberirdisch nicht überschritten wird.</p> <p>Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund der gewählten städtebaulichen Dichte des Vorhabens tragen die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bei. Hierbei werden sowohl die zu begrünenden Flächenanteile als auch die Gesamtstärke der jeweiligen Vegetationstragschichten festgelegt. Insbesondere die Vegetationstragschicht von mindestens im Mittel 0,80 m auf</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Dachflächen eingeschossiger Gebäude und die Vegetationstragschicht von im Mittel 1,50 m auf Tiefgaragen und anderen baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bieten sehr gute Voraussetzungen für eine intensive und qualitätsvolle Begrünung. Mit der geplanten Begrünung sind zum einen zahlreiche positive ökologische Wirkungen verbunden, wie z. B. das Bereitstellen von Lebensraum für Tiere, die Rückhaltung und Verdunstung von Niederschlagswasser sowie die Beschattung, Luftbefeuchtung und eben auch Kühlungswirkung durch Vegetationsbestände. Zum anderen stellt sie als wohnungsnaher Erholungs-, Bewegungs- und Spielfläche für die Bewohner die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sicher.</p> <p>Darüber hinaus dienen auch die Festsetzungen zur Oberflächenbefestigung, zumindest kleinflächig, insbesondere im Bereich der geplanten Feuerwehrumfahrt am Südwestrand des Geltungsbereichs der Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt.</p> <p>Im Rahmen der Vorhaben- bzw. Freianlagenplanung wird auf eine vermehrte Grünausstattung geachtet und Hinweise zur Berücksichtigung heller Fassadengestaltungen, die die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen fördern kann, formuliert. Hierzu wurden entsprechende Festsetzungen zu intensiver und extensiver Begrünung von Dächern und lediglich unterbauter Flächen sowie Anpflanzungsfestsetzungen auf dem Vorhabengrundstück und im öffentlichen Straßenraum getroffen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Baugrenzen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans orientieren sich eng an der zugrundeliegenden Vorhabenplanung. Aus dem Vorhabenplan ergibt sich die genaue Lage der Balkone, Dächer und Vordächer und somit auch der Stellen, an denen die Baugrenzen durch diese überschritten werden. Bei der Freiflächenplanung auf Vorhabenebene wurden die Bestandsbäume sowie die zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume berücksichtigt, so dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan bezüglich der darin getroffenen Standortfestsetzungen aus der Freiflächenplanung entwickelt wird und somit einem Fortbestand der bestehenden Bäume bzw. einer Entwicklung neu anzupflanzender Bäume nicht entgegensteht. Dies wurde im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung fachgutachterlich geprüft und bestätigt.</p> <p>Die CO₂-Speicherfunktion offener Böden ist sehr spezifisch und belastbare Aussagen hierzu können im Rahmen dieses Verfahrens nicht getroffen werden. Grundsätzlich kann jedoch festgestellt werden, dass CO₂ über den Eintrag von Biomasse in den Boden gelangt und dort gebunden (bei anaeroben Bedingungen) oder im Rahmen von Abbauprozessen wieder mineralisiert und entweder wieder freigesetzt, in Bodenorganismen oder auch an Bodenmineralien gebunden wird. Die genauen Prozesse sind noch wenig erforscht. Aufgrund der Nutzungsvorgeschichte (hoher Versiegelungsgrad mit entsprechend wenig Eintrag von Biomasse, ist die Bedeutung der im Geltungsbereich vorhandenen, nur noch wenigen offenen Böden nicht besonders hoch. Im Übrigen werden die sehr mächtigen</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Substratauflagen v. a. über der Tiefgarage in erheblichem Umfang Bodenersatzfunktionen erfüllen. Hierbei entsteht eine, wenn auch sekundäre, belebte Bodenzone, die entsprechend in gewissem Umfang CO₂-wirksam sein wird. Erhebliche quantitative Funktionsverluste sind in diesem Zusammenhang nicht zu erwarten.</p> <p>Bezüglich der Versickerungsmöglichkeiten kann festgestellt werden, dass der ursprünglich offene Bodenanteil von ca. 2.550 m² im Flächenvergleich zur geplanten intensiven Dachbegrünung (v. a. über TG und dem eingeschossigen Gebäude ca. 3.900 m²) wesentlich geringer ist. Da derart mächtige Dachbegrünungen von bis zu 1,50 m keinen Oberflächenabfluss und einen sehr hohen Bindungsgrad anfallender Niederschläge aufweisen, erfolgt keine im Vergleich zum Voreingriffszustand zusätzliche und wesentliche Veränderung in Bezug auf den kleinräumigen Wasserhaushalt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die Baumpflanzungen werden teilweise kritisch gesehen. Ein Teil der Baumpflanzungen liegt innerhalb des Baufeldes, zusätzliche Anbauten die in den Straßenraum hineinragen konnten Baumpflanzungen ebenfalls entgegenstehen: Für die Baumpflanzungen werden extrem hohe Wurzelraumvolumina (teilweise bis zu 36m³) vorgesehen. Es ist zu prüfen, ob dies auch tatsächlich umsetzbar ist. .</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Sowohl die festgesetzten Baumstandorte als auch die gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehenen Baumpflanzungen wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum sowie den Größen der</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>festgesetzten Baumgruben, geplant, so dass nicht zu erwarten ist, dass der Realisierung etwas im Wege steht. Bei der umfassenden Prüfung der Standorte wurden Abstände zu vorhandenen und geplanten Leitungstrassen von mindestens 1,50 m mit ergänzendem Leitungsschutz dargestellt. Die Abstände der Kronen zu den Gebäuden bzw. Baugrenzen wurden aufgrund der normalen Kronenentwicklung der geplanten Baumarten gewählt. Die Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum werden nach FFL-Richtlinien und den einschlägigen DIN-Vorschriften ausgeführt. Der festgesetzte Wurzelraum von 36 m³ entspricht dem aktuellen Stand der Technik, um den Erhalt der Bäume langfristig zu gewährleisten. Es wird geprüftes, überpflasterbares Baumgrubensubstrat eingebaut. Notwendiger Leitungsschutz, Belüftungs- und Bewässerungseinrichtungen sowie die fachgerechte Baumverankerung in der Anwuchs-Phase sind vorgesehen.</p> <p>Die Größe der festgesetzten Wurzelräume entspricht dem aktuellen Stand der fachlichen Praxis und ist dem benötigten Wurzelraum von Großbäumen angemessen. Für den Extremstandort Verkehrsfläche mit hoch versiegelten und sehr stark baulich verändertem Unterbau ist dies für eine dauerhafte und gesunde Entwicklung unabdingbar. Insbesondere im Hinblick auf zu erwartende, vermehrte und länger andauernde Hitzeperioden, verbunden mit Trockenheit in den Sommermonaten, ist eine ausreichende Wasser- und Nährstoffversorgung nur über einen der Baumgröße entsprechenden Wurzelraum möglich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Keine
	Fassadenbegrünung wird weiterhin nicht berücksichtigt.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Aufgrund der baulichen Ausgestaltung des Vorhabens und der damit einhergehenden Fassadengestaltung stehen keine ausreichend großen fensterlosen Fassadenflächen zur Verfügung, um eine Fassadenbegrünung in dem Maße zu entwickeln, dass ein positiver Effekt zu erwarten wäre.</p> <p>Bezüglich der Festsetzungen zur Erhöhung der Grünausstattung im Sondergebiet wird auf die Ausführungen weiter vorne verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Der Konflikt „Durchlüftung“ und „Schallschutz“ ist weiterhin nicht gelöst.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Vom Büro Ökoplana aus Mannheim wurde die klimaökologische Situation am Planungsstandort „Helling-Höfe“ untersucht. Es ist festzustellen, dass der Planungsstandort aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bislang durch auffällige thermische Belastungen gekennzeichnet ist. Ein wirksamer räumlicher Bezug zum klimaökologischen Aus-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>gleichspotenzial der südwestlich angrenzenden Grünfläche ist durch die bestehenden langgestreckten Baukörper in Nordwest-Südost-Richtung und durch den dichten Gehölzsaum an der Südwestgrenze des Planungsgebiets bislang nicht gegeben. Aufgrund der von der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen wird zugunsten dahinter liegender, ruhiger Wohnbereiche im Rahmen der Vorhabenplanung entlang der Wiesbadener Straße ein durchgehender Gebäuderiegel vorgesehen, so dass sich dadurch auch zukünftig kein wirksamer direkter räumlicher Bezug ergeben wird. Die Gunstwirkung nächtlicher Kaltluftbewegungen aus nordöstlichen Richtungen, die in schwacher Intensität bis zum Planungsstandort Wirkung zeigen, kann aufgrund der riegelartigen Bebauung der „Helling-Höfe“ entlang der Wiesbadener Straße im Bereich der geplanten Solitärbauten zwar nicht nutzbar gemacht werden, die aus der Planung resultierenden Lufttemperaturverhältnisse entsprechen jedoch dem ortsspezifischen Niveau entlang des Rheins.</p> <p>Es wurde zudem eine Strömungsanalyse zu zwei Planungsvarianten (mittige Abstufung auf ein Geschoss sowie Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss) durchgeführt. Im Ergebnis lassen sich strömungsdynamische Gunstwirkungen in beiden Planungsvarianten nachweisen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Die zusätzliche Abstufung der mittigen Abstufung forciert nur sehr kleinräumig die Belüftungsintensität. Eine großflächige strömungsdynamische Gunstwirkung ist aufgrund eines dahinterliegenden Solitärgebäudes nicht</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>zu erwarten. Bei einer Reduzierung der Höhe des gesamten Riegels um ein Geschoss bewirkt der verbleibende Windschatteneffekt erst ab dem zweiten Obergeschoss eine leichte Intensivierung der Belüftung im Quartier. Eine über das Quartier hinausgehende klimatische Gunstwirkung ist nicht zu bilanzieren, wenn auch in begrenztem Umfang die Qualität des Quartiersklimas gesteigert werden könnte. Aufgrund der Zielsetzung, an diesem Standort eine urbane städtebauliche Dichte zu erreichen, den Straßenraum an der Wiesbadener Straße zu fassen und neben einem Nahversorgungszentrum in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, ist die Realisierung einer hierzu ausreichenden baulichen Masse notwendig. Ebenso soll der geplante Riegel entlang der Wiesbadener Straße Lärm und Schadstoffe, ausgehend von der Wiesbadener Straße, von der dahinterliegenden Bebauung abhalten, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Hierdurch werden zudem die nutzbaren Dachflächen im dahinterliegenden Bereich sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen von Lärmeintrag geschützt.</p> <p>Die Landeshauptstadt Wiesbaden räumt daher dem Belang des Lärmschutzes gegenüber dem Belang des Klimaschutzes ein höheres Gewicht ein, ohne dabei die grundlegenden klimarelevanten Vorgaben außer Acht zu lassen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	Zur klimaökologischen Analyse	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die Planung in Teilen klimaökologische Verbesserungen erreicht werden. Das betrifft v. a. das ortstypische aktuelle stadtklimatische Niveau bei westlichen Windrichtungen und den Temperaturhaushalt.</p> <p>Gründe dafür liegen in der Zunahme des Grünanteiles im Projektgebiet gegenüber dem Bestand. Insofern ist ein Teil unserer Zielvorstellungen umgesetzt.</p> <p>Die klimaökologische Analyse macht aber auch auf durch die Planung hervorgerufene Belüftungsdefizite aufmerksam bei Winden aus östlichen bis nordöstlichen Vektoren, die v. a. für die nächtliche Belüftung des Gebietes stehen. Das Ganze kann zwar durch die Begrünungen minimiert und unter den aktuellen Verhältnissen „noch ortstypisch“ gehalten werden. Fakt ist aber auch, dass durch diese nächtlichen nordöstlichen Windvektoren Potentiale bestehen, die durch die Planung einfach nicht gehoben werden, um ein zukunftsträchtiges und klimaangepasstes Wohngebiet zu entwickeln. Schließlich wird sich die bioklimatische Situation gemäß Datenkollektiv des DWD im Zuge des Klimawandels deutlich verschlechtern. Bei dem Datenkollektiv handelt es sich im Wesentlichen um die Projektionen des Deutschen Wetterdienstes zu den Zunahmen der Klimakenntage (u. a. Heiße Tage und Tropennächte).</p> <p>Demzufolge ergibt sich bis zum Jahr 2060 eine Zunahme der bioklimatischen Belastung im Bereich der Helling-Höfe ca. um den Faktor 3; die Anzahl der Belastungstage wird also ungefähr verdreifacht. Gemeint ist die physiologische Belastung der zukünftig in den HellingHöfen lebenden und arbeitenden Menschen durch Hitze einwirkung in den Sommermonaten.</p>	<p>Begründung</p> <p>Im Rahmen der Umweltprüfung durch Götte Landschaftsarchitekten und in der klimaökologischen Untersuchung durch das Büro Ökoplana wurden die Auswirkungen auf das Klima und Anfälligkeit gegen die Folgen des Klimawandels berücksichtigt.</p> <p>Sicherlich lässt sich der Geltungsbereich klimaökologisch optimieren, dies bedarf aber einer Abkehr von der vorliegenden Vorhabenplanung mit dem Ziel sowohl ein Nahversorgungszentrum zu entwickeln und gleichzeitig in Wiesbaden benötigten Wohnraum zu schaffen, mit der nachweislich bereits gewisse klimatische Gunstwirkungen verbunden sind. In Bezug auf die angemahnte Verbesserung der Ventilationswirkung ist anzumerken, dass dies ganz wesentlich auch von der Art und Weise der Gebietsentwicklung auf der nordöstlich gegenüberliegenden Seite jenseits der Wiesbadener Straße abhängt, auf die die vorliegende Planung keinen Einfluss nehmen kann. Die Eingriffsregelung nach BauGB (vgl. § 1a Abs. 3 BauGB) sieht im Übrigen kein Verbesserungsgebot vor. Die Zielstellung für den Entwicklungsbereich orientiert sich somit an allen städtebaulich relevanten Belangen (z. B. Schaffung von Wohnraum, Aktivierung bereits baulich genutzter Flächen, sparsamer Umgang mit Grund und Boden, wirksamer Schallschutz gegenüber Verkehrslärm). Bei der Ausrichtung der städtebaulichen Entwicklung sind diese angemessen zu berücksichtigen. Eine verbindliche Vorrangbedeutung für die Klimaanpassung innerhalb des Geltungsbereichs besteht jedoch nicht.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Klimas innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zur Planzeichnung</p> <p>Flächen oder Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von</p> <p>In der Planzeichnung fehlen die Bezüge zu den textlichen Festsetzungen nach § 9 (1) 20 und 25 BauGB, hier sind lediglich die Baumpflanzungen abgebildet. Die Bereiche für die Dachbegrünung und sonstigen Bepflanzungen sind auch in den Plan aufzunehmen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Die Bereiche für die Dachbegrünung und sonstige Bepflanzungen sind über die textlichen Festsetzungen klar benannt und die Festsetzungen damit eindeutig formuliert. Zusätzliche Darstellungen in der Planzeichnung sind daher nicht erforderlich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Im Übergangsbereich von der öffentlichen Grünfläche Spielplatz zur Straße an der Helling ist nicht nur das Gehrecht festzusetzen sondern auch der Erhalt und die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern. Es handelt sich um eine wichtige Grünverbindung die zu erhalten und aufzuwerten ist. Im städtebaulichen Vertrag (Anlage 4 - Teil Übersichtsplan Mobilitätskonzept EG) sind in diesem Bereich sogar oberirdische Fahrradstellplätze vorgesehen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der angesprochenen Grünverbindung handelt es sich im Bestand um einen Trampelpfad durch einen mit Hecken und Sträuchern bewachsenen Bereich. Zur langfristigen Sicherung der bisher nur inoffiziell vorhandenen Wegeverbindung von der Wiesbadener Straße entlang der</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Straße An der Helling bis zum Rhein wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ein Gehrecht vorgesehen.</p> <p>Aufgrund der Vorhabenplanung bzw. der damit verbundenen Neugestaltung dieses Bereichs, kann das vorhandene Grün nicht erhalten werden. Die Verbindung zwischen Wiesbadener Straße und Rheinufer soll durch die Festsetzung zur Anpflanzung von insgesamt fünf Bäumen in der Straßenverkehrsfläche Eleonorenstraße sowie ergänzender Baumanpflanzungen in Verlängerung der Wegeachse und im Bereich nordwestlich der Grünanlage (jedoch außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans) positiv gestaltet werden.</p> <p>Die vorgesehenen oberirdischen Fahrradabstellplätze und die erforderliche Feuerwehrumfahrt wurden unter Berücksichtigung der Lage der geplanten Bäume und unter Wahrung der vorgesehenen Verbindungsfunktion verortet. Die Fahrradabstellplätze stehen einer Realisierung der Grünverbindung nicht im Wege. Außerdem ist es gemäß den Festsetzungen zulässig, von zeichnerisch festgelegten Pflanzstandorten um bis zu 5 m abzuweichen. Dies gewährleistet im Rahmen der Ausführungsplanung eine größtmögliche Flexibilität in der Umsetzung, bei der ggf. notwendige Anpassungen vorgenommen werden können, ohne den gewünschten Charakter der (Straßenraum-)Begrünung zu gefährden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Zu textlichen Festsetzungen</p> <p>Ziffer A 12 Flächen zum Anpflanzen und zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen „Pflanzungen gemäß der Pflanzlisten“ ist in den Festsetzungen generell zu streichen. Es darf sich nur um Vorschlagslisten zu den Arten unter Hinweise handeln. Eine Festsetzung ist nicht möglich.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Unter Ziffer A 12 ist festgesetzt, dass Arten aus der Pflanzliste oder vergleichbare Arten zu wählen sind, eine Beschränkung nur auf die Pflanzliste erfolgt somit nicht. Die Pflanzliste ist unter E aufgeführt, die jeweilige Überschrift macht deutlich, dass es sich hierbei um Vorschläge handelt z. B. Vorschläge für heimische Laubbäume.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Naturschutzrechtliche und-fachliche Belange, Stellungnahme als untere Naturschutzbehörde</p> <p>Da nur sehr geringe Anpassungen der Planung erfolgt sind, verweisen wir grundsätzlich erneut auf die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung geäußerten Anregungen. Darüber hinaus möchten wir noch einmal gesondert unsere Anmerkungen zur Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen vorbringen:</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Hinsichtlich der benannten Stellungnahme aus dem Jahr 2020 wird diese im Anschluss an die aktuelle Stellungnahme der Vollständigkeit halber aufgeführt und behandelt (kursiv gedruckt). Den damaligen Anregungen wurde teilweise gefolgt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Stand Juni 2021</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>In seiner Schlussfolgerung/Ergebnis auf S. 31 stellt der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag fest, dass „im Umfeld die Lebensraumstrukturen, insbesondere Rheinufer und Park, unverändert und daher in ihrer Funktion für die Fledermäuse erhalten bleiben“.</p> <p>Dieser Einschätzung kann nicht gefolgt werden, da durch den durch das Vorhaben zu erwartenden erheblichen Nutzungsdruck auf die angrenzende Grünfläche und den Rheinuferbereich, ebenso durch weitere Summationseffekte aufgrund geplanter und aktuell in Realisierung befindlicher Nachverdichtungsvorhaben in der Umgebung, von einer Verschlechterung der Habitatbedingungen ausgegangen werden muss. Inwieweit sich dies negativ auf die lokale Population auswirkt, kann an dieser Stelle aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht abschließend bewertet werden.</p> <p>Da mit dem Vorhaben keine biotopverbessernden Maßnahmen im räumlichen Umfeld einhergehen, ist die Planung in Bezug auf artenschutzrechtliche und -fachliche Belange kritisch zu hinterfragen.</p>	<p>Die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten nutzen v. a. den Gehölzsaum entlang des Rheinufers und die Verbindung zur Straße An der Helling als Transfer- und vermutlich weniger als Nahrungsraum. Der untersuchte Bereich besitzt keine Eignung für die Anlage von Fortpflanzungsstätten (z. B. Baumhöhlen). Quartiere konnten auch trotz Nachsuche nicht gefunden werden. Allerdings können Untersuchungen im Inneren der Gebäude erst nach Nutzungsaufgabe vor Abriss erfolgen, um ein Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG zu vermeiden. Das Plangebiet und die Eleonorenstraße werden nur in sehr geringem Maße frequentiert, weshalb diese sehr wahrscheinlich keine besondere Bedeutung für die nachgewiesenen Fledermausarten besitzen.</p> <p>Die aktuelle Bebauung gestaltet sich niedriger als die geplante und wird dennoch nicht überflogen oder häufig genutzt. Da nach Umsetzung der Planung weit mehr Grünstrukturen vorhanden sein werden als im Bestand, ist es möglich, dass auch die vorkommenden Fledermausarten davon profitieren (höheres Insektenaufkommen). Dies zu ermitteln liegt jedoch nicht im Untersuchungsrahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Da Fledermäuse nachtaktiv sind und in teils größerer Höhe den Bereich lediglich überflogen haben, wird eine höhere anthropogene Nutzungsfrequenz in der Parkanlage tagsüber sehr wahrscheinlich zu keiner Beeinträchtigung der Fledermausarten führen. Zudem finden innerhalb der von Fledermausarten genutzten Flugkorridore entlang</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>des Rheinuferes (lineare Struktur, geschützter Uferbereich) auch in der Umgebung keine baulichen Veränderungen statt. Auch die Verbindung über die Straße An der Helling in Richtung Innenstadt, bleibt erhalten (Gehrecht).</p> <p>Nach Umsetzung der zahlreichen Begründungen innerhalb des Plangebietes ist es durchaus wahrscheinlich, dass hiervon auch Fledermäuse profitieren können und den Bereich zukünftig und nach entsprechender Entwicklungszeit zur Nahrungssuche aufsuchen werden.</p> <p>Aufgrund der Bestandssituation und der Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Betrachtungen ergeben sich in Bezug auf Fledermäuse keine besonderen Anforderungen. Im Übrigen beinhaltet der vorhabenbezogene Bebauungsplan eine planungsrechtliche Festsetzung zur Bereitstellung von Fledermaussommerquartieren (vgl. Festsetzung Nr. A 11.5 Maßnahmen zum Artenschutz). Zusätzlich wird unter den Hinweisen auf die zu beachtenden Artenschutzbelange hingewiesen und der Durchführungsvertrag enthält dazu entsprechende Regelungen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Wir weisen darauf hin, dass für die angegebenen Erhaltungszustände der FFH-Arten in Hessen nicht die aktuellen Vorgaben zitiert wurden, diese liegen aktualisiert von 2019 vor, vgl. Quelle: https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/naturschutz/natura2000/Monitoring/Arten_Vergleich_HE_DE_Bericht_2019.pdf .</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die entsprechenden Erhaltungszustände der FFH-Arten in Hessen wurden nach dem Stand des Berichts 2019 im</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Wir bitten um Aktualisierung und Überarbeitung des Fachbeitrages, insbesondere auf den Seiten 1, 6, 10, 14.</p>	<p>Fachbeitrag geprüft. Eine Änderung am Artenschutzbeitrag oder dem Umweltbericht hat sich hierdurch nicht ergeben.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zur Planzeichnung</p> <p>Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern - zeichnerisch festgesetzte Bäume</p> <p>Die im Entwurf dargestellten Einzelbäume sind aus unserer fachlichen Sicht teilweise nicht realisierbar. Dies betrifft insbesondere die beiden an der Nordecke im SO-Gebiet festgesetzten Einzelbäume aufgrund deutlich zu geringer Abstände zum geplanten Baukörper sowie fehlender ausreichender Vegetationsflächen.</p> <p>Auch die in der Eleonorenstraße dargestellten Einzelbäume sind aus unserer fachlichen Sicht bestenfalls nur teilweise realisierbar; so befindet sich beispielsweise ein geplanter Straßenbaum in der Ausfahrt des Gebäudes Eleonorenstraße 132. Eine Verschiebung der Baumstandorte um 5 m ist gemäß der textlichen Festsetzungen zwar möglich. Wir bitten jedoch um Prüfung, ob dies entsprechend realisierbar ist.</p> <p>Die Plankarte bildet damit eine Minimalstbegrünung ab, die aus unserer fachlichen Sicht nicht realisierbar ist. Der in der Argumentation/Abwägungstabelle des Vorhabenträgers angeführten fachgutachterlichen Überprüfung kann aus fachlicher Sicht nicht gefolgt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits gefolgt.</p> <p>Begründung Bei der Freiflächenplanung auf Vorhabenebene wurden die Bestandsbäume sowie die zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume berücksichtigt, so dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan bezüglich der darin getroffenen Standortfestsetzungen aus der Freiflächenplanung entwickelt wird und somit einem Fortbestand der bestehenden Bäume bzw. einer Entwicklung neu anzupflanzender Bäume nicht entgegensteht. Dies wurde im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung fachgutachterlich geprüft und bestätigt. Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Prüfung der Baumstandorte innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Außerdem ist es gemäß den Festsetzungen zulässig, von zeichnerisch festgelegten Pflanzstandorten um bis zu 5 m abzuweichen. Dies gewährleistet im Rahmen der Ausführungsplanung eine größtmögliche Flexibilität in der Umsetzung, bei der ggf. notwendige Anpassungen z. B. bei Tiefgarageneinfahrten vorgenommen werden können, ohne</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Ebenso in Frage zu stellen ist der dauerhafte Erhalt zweier Bäume sowie die erfolgreiche Anpflanzung eines Baumes in der Wiesbadener Straße. Durch die textlich festgesetzten Überschreitungsmöglichkeiten für Gebäudeteile, Nebenanlagen und Lichtschächte sind die Abstände zum Gebäudekörper gering (vgl. A.4.1.2, A.4.1.3).</p>	<p>den gewünschten Charakter der Straßenraumbegrünung zu gefährden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Sondergebiet</p> <p>Das SO-Gebiet grenzt im Westen unmittelbar an die öffentliche Grünfläche an. Die dort befindliche freiwachsende Gehölzhecke wird durch die Ausschachtungsarbeiten und durch die bauseits geplanten, grenzständigen Bauwerke und Zufahrten aus unserer Sicht erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört werden.</p> <p>Zur Sicherung der Hecke auf dem Nachbargrundstück sind Änderungen im Entwurf erforderlich, die sowohl Änderungen in der Planzeichnung als auch Änderungen der textlichen Festsetzungen, z.B. unter A.3.1.2 (GRZ II von 1,0 für Tiefgarage zulässig), erfordern.</p> <p>Die im Abwägungsvorschlag aufgeführte Argumentation des Vorhabenträgers ist aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Die Hecke wird durch die erforderliche Bodensanierung auf dem Vorhabengrundstück nicht beeinträchtigt, da diese unter Einhaltung eines ausreichenden Abstands zur Hecke bzw. unter Berücksichtigung ausreichender Maßnahmen zum Schutz der Hecke erfolgt.</p> <p>Im Mai 2020 wurden durch die August Fichter GmbH zwei Suchschachtungen auf dem Vorhabengrundstück an der Grenze zur öffentlichen Grünfläche hergestellt, um zu klären ob durch Abgrabungen entlang der Grenze Schäden an der vorhandenen Hecke zu erwarten sind.</p> <p>Entlang des Zaunes wurden Gräben in einer Tiefe bis zu 1,50 m hergestellt. In diesem Horizont wurden keine nennenswerten Wurzeln der angrenzenden freiwachsenden Hecke und der Bäume der öffentlichen Grünfläche aufgefunden.</p> <p>Da die Bedingungen auf dem Vorhabengrundstück sich in der Vergangenheit nicht als bevorzugter Wurzelraum an-</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>geboten haben wird davon ausgegangen, dass die Hauptwurzeln innerhalb der öffentlichen Grünfläche liegen. Gehölze, bis auf Sämlinge und Wildtriebe, stehen in einem Abstand von 1-2 m von der Grundstücksgrenze entfernt.</p> <p>Aus gartenbaufachlicher Sicht wird somit durch die geplante Neubebauung in unmittelbarer Nachbarschaft von keiner Gefährdung der bestehenden Vegetation ausgegangen. Sollten sich dennoch vereinzelt Wurzeln in dem Bereich befinden, sind diese im Rahmen der Erdarbeiten fachgerecht zu versorgen. Bei Baumaßnahmen im Nahbereich der Hecke ist die DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen zu beachten.</p> <p>Der Durchführungsvertrag enthält darüber hinaus entsprechende Regelungen zum Vegetationsschutz während der Bauphase.</p> <p>Durch die notwendige Herstellung einer Feuerwehrumfahrt kommt es zu einem kleinflächigen Eingriff im Randbereich der Hecke. Da diese nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bzw. dessen Regelungsbereich liegt, sind der erforderliche Eingriff in die Hecke und auch die erforderliche Wegeertüchtigung separat zu betrachten. Der sich ergebende Ausgleichsbedarf ist in einem eigenen Verfahren zu ermitteln und zu bewältigen. Im Durchführungsvertrag ist eine Regelung zum Vegetationsschutz der Hecke während der Bodenarbeiten und gesamten Bauphase enthalten. Außerdem ist eine Regelung für</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>eine gleichwertige Ersatzpflanzung enthalten, sollte es doch zu einem Verlust der Hecke kommen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Zu den textlichen Festsetzungen</p> <p>Ziffer A.3.1 .2 Grundflächenzahl (GRZ)</p> <p>Wie im Scopingprotokoll vom 14.05.2019 festgehalten, soll eine GRZ von 0,8 nicht überschritten werden. So könnten wenigstens 20% der Grundstücksfreifläche Bodenanschluss haben, um in den Randbereichen große Bäume pflanzen zu können und damit auch eine begrünte Ventilationsbahn in der Eleonorenstraße zu entwickeln.</p> <p>Die geplante Festsetzung der Überschreitung der GRZ II auf 1,0 hat zur Folge, dass Mindestabstände zu auf Nachbargrundstücken stockenden Gehölzen nicht eingehalten werden, die zum Schutz derselben erforderlich wären. Davon ist die Hecke auf dem Nachbargrundstück betroffen. Durch Ausschachtungsarbeiten wird es zu erheblichen Eingriffen bis zu einem vollständigen Verlust derselben kommen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Festsetzungen zur Begrünung, der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt, dem Eingriff in die Hecke und das Thema Klima innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Die artenschutzrechtlichen Folgen sind in den Planunterlagen nicht behandelt. Sofern keine Umplanung erfolgt, sind die zu erwartenden Eingriffe nach der Eingriffsregelung zu bilanzieren und Maßnahmen zur Folgenbewältigung darzulegen. Ebenso ist der Verlust der Heckenstruktur artenschutzrechtlich zu prüfen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Da sich die erwähnte Hecke nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet, kann diese auch nicht im Rahmen dieses Verfahrens bilanziert werden. Gleichwohl wurden die möglichen Vorhabenwirkungen auf</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>die Hecke im Umweltbericht betrachtet (vgl. Kap. IV B 5 Betroffenes Umfeld). Außerdem wurde der Untersuchungsbereich zur Erfassung von Flora und Fauna über den Geltungsbereich hinaus bis zum Rheinufer ausgedehnt, so dass die Hecke miterfasst wurde. Eine besondere artenschutzrechtliche Bedeutung wurde hierbei nicht festgestellt.</p> <p>Der erforderliche kleinflächige Eingriff wird auf Vorhabenebene zu beantragen und auszugleichen sein. Im Durchführungsvertrag ist hierzu eine Regelung zum Vegetationsschutz der Hecke während der Bodenarbeiten und gesamten Bauphase enthalten. Außerdem ist eine Regelung für eine gleichwertige Ersatzpflanzung enthalten, sollte es doch zu einem Verlust der Hecke kommen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ziffern A.4.1 Baugrenze</p> <p>Die festgesetzten Überschreitungsmöglichkeiten von Baugrenzen sowie für Tiefgaragen sollten zum Schutz angrenzender, zu erhaltender oder zu pflanzender Bäume in Bezug auf die Baumstandorte eingeschränkt werden, damit erforderliche Mindestabstände zwischen Bäumen und baulichen Anlagen eingehalten werden können. Konkret sollten die Baugrenzen entlang der Straßen auf mindestens 5 m zurückgenommen werden. Ansonsten sind Baumpflanzungen im Straßenraum wie vorgesehen nicht umsetzbar.</p>	<p>Beschlussvorschlag Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Baumstandorte innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Eine Überschreitung der Baugrenzen ist auszuschließen. Gerade entlang der Wiesbadener Straße kollidiert die Überschreitung mit der Anpflanzung von Bäumen. (Bsp.: eine Überschreitung von 4,20 m bedeutet das Hineinragen des Vordaches in den Straßenraum).</p> <p>Auch das Hineinragen von Balkonen in die Eleonorenstraße muss unterbleiben, da auch hier Bäume und die Luftschneise beeinträchtigt werden.</p>	
	<p>Ziffern A.11 .1.1 Vogelschlagvermeidung</p> <p>Die Festsetzung zur Vermeidung von Vogelschlag entspricht nicht dem Stand der Technik. Die Festsetzung sollte wie folgt lauten:</p> <p>Es sind nach dem Jeweiligen Stand der Technik geeignete Maßnahmen (zB. kleinteilige Untergliederung der Flächen, Verwendung von Vogelschutzgläsern) zu treffen, um die Gefahr von Vogelschlag zu minimieren. Die Maßnahmen sind gemäß den Empfehlungen des Berichts der Ländrarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten (LAG VSvt1 „ Vermeidung von Vogelverlusten an Glasscheiben“ auszurichten.</p> <p>http://www.vogelschutzwarten.de/glasanflug.htm http://www.yogelschutzwarten.de/downloads/LAG %20VSW%2021-01_Bewertungsverfahren %20Vogelsch lag %20Glas. pdf</p> <p>Die Begründung ist unter Zugrundelegung dieser Angaben entsprechend zu ergänzen. ·</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Um das Vogelschlagrisiko zu verringern, sieht der Bebauungsplan eine Festsetzung vor, nach der ungegliederte Glasflächen und -fassaden sowie transparente Brüstungen mit einer Größe von mehr als 3 m² mit einer für Vögel sichtbaren Oberfläche auszuführen sind. Als Ausnahme gelten erdgeschossige Fenster zur Warenpräsentation. Diese sind jeweils dem Straßenraum zugewandt, weshalb durch die damit verbundene Grundsituation kein besonderes Vogelschlagrisiko anzunehmen ist.</p> <p>Die dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrunde liegende Vorhabenplanung hält diese Vorgaben ein. Entscheidend für die Vogelschlagvermeidung ist die tatsächliche Sicht- bzw. Wahrnehmbarkeit von Glaselementen für Vögel, damit diese den nicht vorhandenen Luftraum erkennen können. Diese Forderung formuliert die Festsetzung, die konkrete Ausführung wird auf Umsetzungsebene dem gültigen Kenntnisstand entsprechend festgelegt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Auswirkung auf die Planung Keine
	<p>Ziffer A.11.5 Maßnahmen zum Artenschutz</p> <p>Die unter D.2 aufgeführten Hinweise zu Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter sollten verbindlich unter A.11.5 festgesetzt werden. Dieser Verpflichtung sollte auch beim geplanten Neubau des Vorhabenträgers nach fachgutachterlichen Konzept gefolgt werden.</p>	Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt. Begründung Da im Rahmen der fachgutachterlichen Untersuchungen keine Gebäudebrüter nachgewiesen wurden, besteht für die Festsetzung von Nisthilfen weder ein artenschutzrechtliches Erfordernis noch eine städtebauliche Notwendigkeit. Dennoch wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass zur Förderung gefährdeter Arten und damit der Biodiversität in der Landeshauptstadt Wiesbaden Nistangebote für Gebäudebrüter (je Gebäude mindestens zwei Nisthilfen) vorgesehen werden sollen. Im Durchführungsvertrag wird begleitend dazu das Anbringen von 16 künstlichen Nisthilfen und deren dauerhafte Reinigung und Pflege verpflichtend geregelt. Auswirkung auf die Planung Keine
	<p>Ziffer A.12.1 .1 Anpflanzung von Bäumen im SO - Wohnen und Nahversorgung</p> <p>Die festgesetzten durchwurzelbaren Volumina von jeweils 36 m³ , 24 m³ oder 12 m³ je Pflanzqualität gewährleisten aus unserer fachlichen Sicht keinen dauerhaften Anwacherfolg, da die erforderliche Mindestdiefe des</p>	Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt. Begründung Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind Bäume 1., 2. und 3. Ordnung vorgesehen und entsprechend große

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>durchwurzelbaren Raums nicht festgesetzt wurde. Da alle Bäume auf der Tiefgarage geplant sind, besteht kein Bodenschluss für die geplanten Baumpflanzungen.</p> <p>Für alle im SO-Gebiet geplanten Baumpflanzungen ist daher festzusetzen, dass der durchwurzelbare Raum je Baum mindestens 12 m³ und eine Mindestdiefe von 1,50 m aufweisen muss. Dies sind Mindestanforderungen, die für die Entwicklung von Bäumen 2. und 3. Ordnung erfüllt sein müssen, um einen Anwacherfolg sowie eine mittelfristige Entwicklung zu ermöglichen.</p>	<p>Wurzelräume festgesetzt. Um auch auf unterbauten Flächen eine langfristige und entwicklungsfähige Bepflanzung zu gewährleisten ist für Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, eine Vegetationstragschicht mit einer Gesamtstärke von im Mittel 1,50 m festgesetzt. Bei eingeschossigen Gebäuden ist an Baumstandorten eine Mindestüberdeckung von 1,20 m einzuhalten.</p> <p>Das festgesetzte Volumen des Wurzelraums entspricht der aktuellen fachlichen Praxis und übertrifft die bisher üblicherweise in Bebauungsplänen festgesetzten Werte sowie den vom Umweltamt geforderten Mindeststandard von 12 m³ für Baumstandorte. Die höheren Volumina sind zum einen dem Extremstandort Verkehrsfläche geschuldet, zum anderen sind sie aus fachlicher Sicht dazu geeignet, den veränderten Wuchsbedingungen durch den Klimawandel Rechnung zu tragen und eine gesunde Entwicklung der Bäume zu ermöglichen. Durch entsprechende technische Vorrichtungen sind dauerhafte Baumstandorte auf begrünten Dachflächen realisierbar.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ziffer A.12.3.1 Dachbegrünung auf eingeschossigen Gebäuden</p> <p>Zur Sicherung der Begrünung ist die Gesamtstärke der Vegetationstragschicht auf mindestens 1,50 m festzusetzen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Begrünung wird auf eingeschossigen Gebäuden, also auf dem Dach der nicht überbauten Einzelhandelsflächen, mit den Festsetzungen gesichert, nach denen eine Dachbegrünung mit einer Vegetationstragschicht mit einer Gesamtstärke von mindestens im Mittel 0,80 m herzustellen ist. An Baumstandorten ist eine Überdeckung von mindestens 1,20 m zu erreichen.</p> <p>Eine Festsetzung der Gesamtstärke der Vegetationstragschicht auf mindestens 1,50 m ist u. a. aus statischen Gründen nicht möglich.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ziffer A.12.4.1 und Ziffer A.12.5.1 Dachbegrünung auf mehrgeschossigen Gebäuden ...</p> <p>Der Anteil von extensiv. begrünten Dachflächen sollte für alle Dachflächen auf mindestens 80% (statt 50%) festgesetzt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Für die verschiedenen Dachflächen sind unterschiedliche Vorgaben zum Anteil der extensiven oder intensiven Begrünung festgesetzt. Die Unterschiede ergeben sich insb. aufgrund der Flächen, die für z. B. technische Anlagen für die Funktionsfähigkeit des Gebäudes und Wege vorzuhalten sind und nicht begrünt werden können. Dies betrifft insbesondere mehrgeschossige Gebäude entlang der Wiesbadener Straße (der Riegel), auf deren Dachflächen Gebäudetechnik für das Erdgeschoss mit der geplanten Einzelhandelsnutzung erforderlich ist. Eine Erhöhung des zu begrünenden Dachflächenanteils auf 80 % ist daher hier nicht möglich.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Auf mehrgeschossigen Gebäuden, die nicht entlang der Wiesbadener Straße stehen, ist bereits eine extensive Begründung von mindestens 70 % der Fläche, auf eingeschossigen Gebäuden von mindestens 80 % der Fläche festgesetzt. Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, sind intensiv zu begrünen und die Begründung ist dauerhaft zu erhalten.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Es fehlen Festsetzungen zur Fassadenbegrünung oder zur vertikalen Wandbegrünung. Mit Blick auf erforderliche Klimaanpassungsstrategien und auf die Anforderungen zur Verbesserung von Habitatstrukturen ist eine Festsetzung dringend geboten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Klimas und grünordnerischen Festsetzungen innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Ziffer D.2 Besondere artenschutzrechtliche Hinweise</p> <p>Unter den Hinweisen ist zu ergänzen, dass die artenschutzrechtlichen Untersuchungen im Rahmen der Gebäudekontrollen vor Beginn der Abbruchmaßnahme beim Umweltamt der LH Wiesbaden, Untere Naturschutzbehörde, anzuzeigen sind.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Begründung Die Anregung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Dennoch wird darauf hingewiesen, dass im vorhabenbezogenen Bebauungsplan unter den Hinweisen auf die zu beachtenden Artenschutzbelange hingewiesen wird und der Durchführungsvertrag entsprechende Regelungen dazu enthält. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, vor Beginn der Abbruch- oder Baumfällarbeiten eine fachkundige Baufeldbegehung vornehmen zu lassen, um sicher auszuschließen, dass die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt werden. Der Prüfbericht des Sachverständigen über die Baufeldbegehung ist der unteren Naturschutzbehörde unaufgefordert an das Postfach umweltbauberatung@wiesbaden.de zuzusenden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Fazit</p> <p>Der vorgelegte Bebauungsplan-Entwurf berücksichtigt nicht die Anforderungen an eine ausreichende Versorgung der zukünftigen Bewohner mit grünem Freiraum und lenkt deren Bedürfnisse auf benachbarte Bereiche, die aus naturschutzfachlicher Sicht vor weiteren Nutzungsansprüchen zu schützen wären. Durch die hohe bauliche Ausnutzung und eine GRZ II von 1,0 sieht die Planung nur eingeschränkte Begrünungsmöglichkeiten vor; die sich auf die Begrünung von Tiefgaragen und Dachflächen beschränken. Gleichzeitig werden die Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung oder einer vertikalen Wandbegrünung mit innovativen Systemen ignoriert, obwohl diese Anforderungen im Rahmen zahlreicher Abstimmungsgespräche mit dem Vorhabenträger gefordert wurden. Gleichsam</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Das Plangebiet ist heute nahezu vollständig versiegelt und durch ein- und zweigeschossige Gebäude mit Autowerkstätten, einem Reifenhandel, Lagerhäusern und einer Spielothek belegt. Nordwestlich und südöstlich des Plangebiets befinden sich in dem Bereich entlang der Wiesbadener Straße Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen und</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>sieht der Entwurf sowohl in Form zeichnerischer als auch textlicher Festsetzungen Baumpflanzungen vor, die aus fachlicher Sicht nicht zu einem dauerhaften Anwachs- und Entwicklungserfolg führen können, da maßgebliche Basisparameter, wie ausreichend dimensionierte Vegetationsflächen und ausreichend tiefer, durchwurzelbarer Raum, ausreichende Abstände zu Gebäuden entgegen fachtechnischer Vorgaben ignoriert werden. Der Entwurf zeichnet sich daher durch eine geringe ökologische Nachhaltigkeit aus und lässt wichtige Klimaanpassungsmaßnahmen vermissen (siehe auch Abschnitt klimaökologische und landschaftsplanerische Belange). Darüber hinaus ignoriert er die Auswirkungen einer verdichteten Bauweise und des vorbereiteten Nutzungsdruck durch zukünftige Bewohner auf angrenzende, aus naturschutzfachlicher Sicht schützenswerte Uferbereiche, ohne entsprechende Ausgleichsräume vorzubereiten. Wir möchten anmerken, dass eine hohe städtebauliche Dichte durchaus gewollt sein kann, allerdings muss diese verträglich gestaltet werden und die Anforderungen an den Freiraum müssen berücksichtigt werden.</p>	<p>in den dahinterliegenden, zum Rhein hin orientierten Bereichen Wohnnutzungen. Der Bestand im Plangebiet fügt sich aus städtebaulicher Sicht weder nach Art noch nach Maß der Nutzung in die benachbarte vorhandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur ein, so dass der im Plangebiet befindliche Bereich durch eine hochwertige Bebauung neu entwickelt werden soll. Hierbei wird die impulsgebende Bedeutung dieser Entwicklung auch für die weiteren Flächen im Umfeld des Plangebiets entlang der Wiesbadener Straße berücksichtigt.</p> <p>Das Vorhaben der „Helling-Höfe“ hat als ein erster Baustein in der weiteren Entwicklung der Bebauung entlang der Wiesbadener Straße, die sich in den nächsten Jahren u. a. im Bereich der Kastel Housing Area und dem Clemens-Areal einem erheblichen strukturellen Wandel unterziehen wird, eine besondere Bedeutung. Hierbei ist die besondere städtebauliche Bedeutung der Vorhabenplanung als neues Nahversorgungszentrum im Westen von Kastel zu berücksichtigen.</p> <p>Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund der gewählten städtebaulichen Dichte des Vorhabens tragen die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bei. Hierbei werden sowohl die zu begrünenden Flächenanteile als auch die Gesamtstärke der jeweiligen Vegetationstragschichten festgelegt. Insbesondere die Vegetationstragschicht von mindestens im Mittel 0,80 m auf</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Dachflächen eingeschossiger Gebäude und die Vegetationstragschicht von im Mittel 1,50 m auf Tiefgaragen und anderen baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bieten sehr gute Voraussetzungen für eine intensive und qualitätsvolle Begrünung. Mit der geplanten Begrünung sind zum einen zahlreiche positive ökologische Wirkungen verbunden, wie z. B. das Bereitstellen von Lebensraum für Tiere, die Rückhaltung und Verdunstung von Niederschlagswasser sowie die Beschattung, Luftbefeuchtung und eben auch Kühlungswirkung durch Vegetationsbestände. Zum anderen stellt sie als wohnungsnaher Erholungs-, Bewegungs- und Spielfläche für die Bewohner die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sicher.</p> <p>Darüber hinaus dienen auch die Festsetzungen zur Oberflächenbefestigung, zumindest kleinflächig, insbesondere im Bereich der geplanten Feuerwehrumfahrt am Südwestrand des Geltungsbereichs der Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt.</p> <p>Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist gemäß § 18 Abs. 1 BNatSchG über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden. Für die durch einen Bebauungsplan zugelassenen Eingriffe gelten grundsätzlich die Regelungen des § 1a BauGB. Danach sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in die</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Abwägung einzustellen. Hierzu wurde ergänzend zur verbal-deskriptiven Prognose der voraussichtlichen Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erstellt.</p> <p>Als Ergebnis der Bilanzierung ist festzustellen, dass in Zusammenhang mit der Bauleitplanung ein rechnerisches Plus von etwa 60.850 Biotopwertpunkten (BWP) entsteht.</p> <p>Die höhere Wertigkeit des Plangebiets bei Umsetzung der Planung resultiert aus der geringen Ausstattung mit Grünflächen und weitgehend fehlender Dachbegrünung im Bestand. Die geplante extensive und intensive Begrünung auf etwa 59 % der Dachflächen SO Wohnen und Nahversorgung sowie die Anpflanzung von Gehölzen und Bäumen tragen wesentlich zur Steigerung des Biotopwertes bei.</p> <p>Die Vermeidung von Emissionen und die Nutzung erneuerbaren Energien werden im Rahmen des Energiekonzepts der Vorhabenplanung berücksichtigt.</p> <p>Weiterhin wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die in Ballungsräumen beobachtbare Entwicklung weg vom privaten Pkw und hin zu einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Pedelec, E-Bike, ÖPNV) konstruktiv zu unterstützen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Naturschutzbeirat</p> <p>Der Naturschutzbeirat (NSB) wurde schriftlich per Mail der UNB vom 15.12.2021 beteiligt und kommt zu folgender Stellungnahme:</p> <p>Der NSB bekräftigt seine Forderung, die begrenzten Möglichkeiten der Begrünung und ökologischen Aufwertung des Plangebietes bestmöglich auszuschöpfen und zu realisieren.</p> <p>Angesichts der hohen Verdichtung und Ausnutzung des Planungsgebietes kann es nur noch darum gehen, die begrenzten Möglichkeiten zur Begrünung (Erhaltung von Bäumen und Hecken, Anpflanzung von Gehölzen, Dachbegrünung sowie zum Artenschutz) tatsächlich sicher zu stellen.</p> <p>Nicht nachzuvollziehen ist der Abwägungsvorschlag, für Gebäudebrüter die Festsetzung von Nisthilfen nicht vorzusehen, sondern hierzu nur Hinweise zu geben (vgl. Hinweis Ziffer D.2).</p> <p>Es geht hier um eine Planung mit sehr hoher Flächenausnutzung: Dabei sind, soweit möglich, auch Belange der Biodiversität und des vorsorgenden Artenschutzes zu berücksichtigen. Wenn ein Investor schon die Gelegenheit erhält, zu seinem Vorteil in einem so hohen Maß die Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Fläche auszuschöpfen, ist es nach Ansicht des Naturschutzbeirates eine Selbstverständlichkeit, in angemessener Weise Nistmöglichkeiten, für Gebäudebrüter zu schaffen, zumal diese - wenn rechtzeitig mit eingeplant - im Verhältnis zum Gesamtinvestitionsvolumen überhaupt nicht ins Gewicht fallen. Die LH Wiesbaden hat schließlich nach dem BauGB die Planungshoheit und kann dementsprechend die Planung gestalten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht umfassende Festsetzungen zur Kompensation und zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt durch die gewählte städtebauliche Dichte der Vorhabenplanung vor: Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird. Hierbei werden sowohl die zu begrünenden Flächenanteile und die Gesamtstärke der jeweiligen Vegetationstragschichten als auch die Art der Bepflanzung festgelegt. Darüber hinaus dienen auch die Festsetzungen zur Oberflächenbefestigung insbesondere im Bereich der geplanten Feuerwehrumfahrung am Südwestrand des Geltungsbereichs der Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt, in dem das Niederschlagswasser hier versickern kann und damit der Oberflächenabfluss entsprechend reduziert wird. Der Durchführungsvertrag enthält entsprechende Regelungen zur Sicherung der getroffenen Maßnahmen.</p> <p>Da im Rahmen der fachgutachterlichen Untersuchungen keine Gebäudebrüter nachgewiesen wurden, besteht für die Festsetzung von Nisthilfen weder ein artenschutzrechtliches Erfordernis noch eine städtebauliche Notwendigkeit.</p> <p>Dennoch wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass zur Förderung gefährdeter Arten</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>und damit der Biodiversität in der Landeshauptstadt Wiesbaden Nistangebote für Gebäudebrüter (je Gebäude mindestens zwei Nisthilfen) vorgesehen werden sollen. Im Durchführungsvertrag wird begleitend dazu das Anbringen von 16 künstlichen Nisthilfen und deren dauerhafte Reinigung und Pflege verpflichtend geregelt.</p> <p>Es wird darüber hinaus auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten bezüglich der Auswirkungen der Planung innerhalb dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Klimaschutz I Erneuerbare Energien</p> <p>Zu textlichen Festsetzungen</p> <p>Ziffer D 3 Klimaschutz und Anpassungsstrategien an den Klimawandel Ein nachrichtlicher Hinweis zur üblichen Abkürzung des Gebäudeenergiegesetzes: „Auf die Bestimmungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) sei hingewiesen.“</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Die textlichen Festsetzungen werden unter II D 3 redaktionell ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Die textlichen Festsetzungen werden unter II D 3 redaktionell ergänzt.</p>
	<p>Zum Umweltbericht</p> <p>Kapitel (IV) A 2.3.1 Gesetzlich formulierte und sonstige Umweltschutzziele</p> <p>Im Abschnitt Schutzziele zu Klima und Luft bitten wir folgenden Hinweis zu § 1 a (5) BauGB zu ergänzen: „<i>Den Erfordernissen des Klimaschutzes</i>“</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>soll sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden."</i></p> <p>Im Zuge dessen bitte berücksichtigen, dass neben dem Klimagutachten auch das Energiekonzept ein Beitrag zu den Schutzzielen „Klima und Luft“ leistet.</p> <p>Ferner ist im Abschnitt weitere Umweltbelange das Gebäudeenergiegesetz (GEG) zu ergänzen: <i>„Unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit soll das Gesetz im Interesse des Klimaschutzes[...] dazu beitragen, die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung sowie eine weitere Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch für Wärme und Kälte zu erreichen und eine nachhaltige Entwicklung der Energieversorgung zu ermöglichen“ (§ 1 (2) GEG).</i></p> <p>Wie der Wortlaut schon zeigt, stehen GEG und EEG, aber auch mit § 1 (6) Nr. 7 f BauGB in einem engen Zusammenhang zu den Schutzzielen zum Schutzgut Klima und können daher auch bei den Schutzzielen „Klima und Luft“ angesiedelt werden.</p>	<p>Der Umweltbericht wird in Kapitel (IV) A 2.3.1 um den vorgeschlagenen Hinweis und der Abschnitt „Weitere Umweltbelange“ um das Gebäudeenergiegesetz (GEG) ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Der Umweltbericht wird in Kapitel (IV) A 2.3.1 um den vorgeschlagenen Hinweis und der Abschnitt „Weitere Umweltbelange“ um das Gebäudeenergiegesetz (GEG) ergänzt.</p>
	<p>Kapitel (IV) B 10.2 Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie ·</p> <p>Hier ist nicht nachvollziehbar, welche Quelle zitiert wird bzw. warum der Text mit Anführungszeichen beginnt aber nicht abschließt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Begründung Der Umweltbericht wird in Kapitel (IV) B 10.2 um die Quellenangabe ergänzt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Der Umweltbericht wird in Kapitel (IV) B 10.2 um die Quellenangabe ergänzt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>Zum Energiekonzept möchten wir folgendes anmerken: auch wenn nach der Prognose die oberflächennahe Geothermie in Verbindung mit Sole-Wasser-Wärmepumpen einen Beitrag von bis 85 % zur Wärmeversorgung des Vorhabens leisten soll, schöpft das zugrundeliegende Energiekonzept nicht weitere Maßnahmen für den Klimaschutz konsequent aus. Dazu zählt insbesondere die Installation von Photovoltaikanlagen auf den extensiv begrünten Dachflächen, die u.a. einen zusätzlichen und direkt mit dem Vorhaben verbundenen Beitrag zur Sektorkopplung in den Bereichen Wärme (Versorgung der strombetriebenen Wärmepumpen) oder Verkehr (Elektromobilität) liefern könnten. Zudem ist keine Anhebung des energetischen Dämmstandards über die gesetzlichen Mindestvorgaben hinaus vorgesehen, so dass auch hier Effizienzpotentiale unberücksichtigt bleiben.</p> <p>Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass es sich dabei allerdings nicht um zwingende Regelungsbedarfe der Bauleitplanung handelt. So liefert § 1 a (5) BauGB keine konkreten Vorgaben, welcher Maßnahmenumfang im Sinne des Klimaschutzes zwingend umzusetzen ist. Vielmehr steht § 1 a (5) BauGB explizit unter dem Abwägungsgebot von § 1 (7). Die Anforderungen des GEG als maßgebliches Fachgesetz für die energieeffiziente Ausführung der Gebäude werden eingehalten und teils unterschritten.</p>	<p>Beschlussvorschlag Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Festsetzungen stehen einer Nutzung von Photovoltaikanlagen in Kombination mit der Dachbegrünung nicht entgegen. Ferner ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt, dass eine solche Kombination zulässig ist, sofern durch Aufständigung der Anlagen in einer Mindesthöhe von 30 cm sichergestellt wird, dass die darunter liegende Pflanzdecke dauerhaft erhalten bleibt.</p> <p>Die weiteren angebrachten Punkte zum Thema Energie sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Die Anforderungen des GEG als maßgebliches Fachgesetz für die energieeffiziente Ausführung der Gebäude werden mit der vorgelegten Planung erfüllt.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
	<p>Wasserrechtliche und -fachliche Belange</p> <p>Aus wasserrechtlicher und -fachlicher Sicht bestehen keine Anmerkungen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Aus wasserrechtlicher und -fachlicher Sicht bestehen keine Anmerkungen.</p>

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		Auswirkung auf die Planung Keine
<p><i>Da in der oben genannten Stellungnahme Bezug auf die Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB genommen wird, werden im Folgenden die entsprechenden Ausschnitte der Stellungnahme und der damalige Abwägungsstand wiedergegeben.</i></p>		
<p><i>Stellungnahme vom 19.03.2020 Ausschnitte</i></p>	<p><u>Naturschutzrechtliche und -fachliche Belange, Stellungnahme als untere Naturschutzbehörde</u></p> <p><i>Die Unterrichtung des Naturschutzbeirates gemäß § 22 Abs. 2 HAGB-NatSchG erfolgte in der Sitzung am 27.02.2020. Der Naturschutzbeirat schließt sich der nachfolgend aufgeführten Stellungnahme der UNB an. Die Planung scheint extrem verdichtet, so dass u. a. die geplanten Baumpflanzungen nicht fachgerecht durchgeführt werden können.</i></p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Bezüglich der Dichte und der Baumpflanzungen wird auf die Begründungen zu den jeweiligen Themen innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</i></p>
	<p>Zur Planzeichnung</p> <p><u>Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern</u></p> <p><i>Der entlang der Straße „An der Helling“ festgesetzte Einzelbaum (Walnuss, Baum-Nr. 7) wird infolge zu geringen Abstands zur Tiefgarage nicht zu erhalten sein. Die Festsetzung ist daher entbehrlich, sofern keine Umplanung erfolgt.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die Planzeichnung wird dementsprechend angepasst und der Walnussbaum an der Straße An der Helling nicht als zu erhaltend festgesetzt. Im Umweltbericht wird der vorhabenbedingte Verlust von Bäumen ebenso beschrieben und bewertet wie geplante Neuanpflanzungen. Unabhängig davon gilt aber auch die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Baumschutzsatzung vom 08.02.2007).</i></p>
	<p><i>Die meisten entlang des Gebäudekomplexes Helling-Höfe zum Erhalt oder zur Pflanzung festgesetzten Einzelbäume weisen zu geringe Abstände zu den festgesetzten Baugrenzen auf. Dies betrifft die Bäume in</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die festgesetzten Baumstandorte wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>der Straße An der Helling, die vier im nördlichen Abschnitt in der Wiesbadener Straße festgesetzten Bäume sowie die Bäume in der Eleonorenstraße. Durch die textlich festgesetzten Überschreitungsmöglichkeiten für Gebäudeteile, Nebenanlagen und Lichtschächte wird dieser Abstand weiter minimiert (vgl. A.4.1.2, A.4.1.3, A.7.2.2).</i></p> <p><i>Einige der in der Eleonorenstraße zur Pflanzung festgesetzten Bäume befinden sich im Bereich von Grundstückszufahrten und können an dieser Stelle nicht gepflanzt werden. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass sich in den Verkehrsflächen im Bereich der geplanten Baumstandorte Leitungen befinden. Alle festgesetzten Einzelbäume sind daher hinsichtlich der o.g. Anforderungen auf die tatsächliche Umsetzbarkeit zu prüfen.</i></p>	<p><i>Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p> <p><i>Außerdem ist es gemäß den Festsetzungen zulässig, von zeichnerisch festgelegten Pflanzstandorten um bis zu 5 m abzuweichen. Dies gewährleistet im Rahmen der Ausführungsplanung eine größtmögliche Flexibilität in der Umsetzung, bei der ggf. notwendige Anpassungen z. B. bei Tiefgarageneinfahrten vorgenommen werden können, ohne den gewünschten Charakter der Straßenraumbegrünung zu gefährden.</i></p>
	<p><u><i>Sondergebiet</i></u></p> <p><i>Das SO-Gebiet grenzt im Westen unmittelbar an die öffentliche Grünfläche an. Es ist nicht auszuschließen, dass die dort befindliche freiwachsende Gehölzhecke durch die Ausschachtungsarbeiten und durch die bauseits geplanten, grenzständigen Bauwerke und Zufahrten erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört wird.</i></p> <p><i>Zur Sicherung der Hecke auf dem Nachbargrundstück sind Änderungen im Entwurf erforderlich, die sowohl Änderungen in der Planzeichnung als auch Änderungen der textlichen Festsetzungen, z. B. unter A.3.1.2, erfordern.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Die Hecke wird durch die erforderliche Bodensanierung auf dem Vorhabengrundstück nicht beeinträchtigt, da diese unter Einhaltung eines ausreichenden Abstands zur Hecke bzw. unter Berücksichtigung ausreichender Maßnahmen zum Schutz der Hecke erfolgt.</i></p> <p><i>Im Mai 2020 wurden durch die August Fichter GmbH zwei Suchschachtungen auf dem Vorhabengrundstück an der Grenze zur öffentlichen Grünfläche hergestellt, um zu klären ob durch Abgrabungen entlang der Grenze Schäden an der vorhandenen Hecke zu erwarten sind.</i></p> <p><i>Entlang des Zaunes wurden Gräben in einer Tiefe bis zu 1,50 m hergestellt. In diesem Horizont wurden keine nennenswerten Wurzeln der angrenzenden freiwachsenden</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>Hecke und der Bäume der öffentlichen Grünfläche aufgefunden.</i></p> <p><i>Da die Bedingungen auf dem Vorhabengrundstück sich in der Vergangenheit nicht als bevorzugter Wurzelraum angeboten haben wird davon ausgegangen, dass die Hauptwurzeln innerhalb der öffentlichen Grünfläche liegen. Gehölze, bis auf Sämlinge und Wildtriebe, stehen in einem Abstand von 1-2 m von der Grundstücksgrenze entfernt.</i></p> <p><i>Aus gartenbaufachlicher Sicht wird somit durch die geplante Neubebauung in unmittelbarer Nachbarschaft von keiner Gefährdung der bestehenden Vegetation ausgegangen. Sollten sich dennoch vereinzelt Wurzeln in dem Bereich befinden, sind diese im Rahmen der Erdarbeiten fachgerecht zu versorgen. Bei Baumaßnahmen im Nahbereich der Hecke ist die DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen zu beachten.</i></p> <p><i>Durch die Feuerwehrumfahrt kommt es zu einem kleinflächigen Eingriff im Randbereich der Hecke. Dieser wurde sachgerecht ermittelt, im Umweltbericht beschrieben und in die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung eingestellt.</i></p>
	<p><i>Zu textlichen Festsetzungen</i></p> <p><u><i>Ziffer A.3.1.2</i></u></p> <p><i>Die geplante Festsetzung der Überschreitung der GRZ II auf 1,0 hat zur Folge, dass Mindestabstände zu auf Nachbargrundstücken stockenden</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Es wird auf die Begründungen zu den vorangegangenen Punkten innerhalb dieser Stellungnahmen verwiesen.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Gehölzen nicht eingehalten werden, die zum Schutz derselben erforderlich wären. Davon ist die Hecke auf dem Nachbargrundstück betroffen, s.o. Durch Ausschachtungsarbeiten wird es zu erheblichen Eingriffen bis zu einem vollständigen Verlust derselben kommen.</i></p> <p><i>Der Eingriff sowie die artenschutzrechtlichen Folgen sind in den Planunterlagen nicht behandelt. Sofern keine Umplanung erfolgt, sind die zu erwartenden Eingriffe nach der Eingriffsregelung zu bilanzieren und Maßnahmen zur Folgenbewältigung darzulegen. Ebenso ist der Verlust der Heckenstruktur artenschutzrechtlich zu prüfen.</i></p>	
	<p><i>Wir weisen darauf hin, dass die Festsetzung von den Bestimmungen des § 19 (4) BauNVO abweicht.</i></p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Zusätzlich zu den oberirdischen Gebäuden sind weitere bauliche Anlagen entsprechend der Vorhabenplanung vorgesehen. Hierbei handelt es sich zum einen um Erschließungsflächen und zum anderen um Flächen zur Berücksichtigung bauordnungsrechtlicher Vorgaben zu Kleinkindspielplätzen sowie zur Unterbringung von Kfz- und Fahrrad-Stellplätzen. Da hierfür die gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bestehenden Spielräume mit einer zulässigen Überschreitung der GRZ um bis zu 50 %, höchstens jedoch auf 0,8 nicht ausreichen, werden davon abweichende Festsetzungen getroffen. Demnach kann die GRZ durch die Grundflächen von Zufahrten, Fahrradabstellplätzen, Spielplätzen, Wegen, Zufahrten und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>Die GRZ von 1,0 liegt über dem Orientierungswert für Obergrenzen nach § 17 BauNVO von 0,8. Die Überschreitung des Orientierungswerts für Obergrenzen wird im Folgenden näher erläutert. Die Vorhabenplanung sieht neben der Etablierung eines neuen Nahversorgungszentrums Wohnnutzungen mit einer relativ hohen, aber städtebaulich verträglichen Dichte vor. Dies entspricht dem Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden, vorhandene, für eine Flächenentwicklung sehr gut geeignete Flächen insbesondere in städtebaulich integrierter Lage unter Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprechend zu verdichten und dadurch den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll.</i></p> <p><i>Für die geplante Nutzungsmischung aus Wohnen und Einzelhandel sind auf dem Vorhabengrundstück ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen, die gemäß der Vorhabenplanung in einer Tiefgarage untergebracht werden sollen. Auf einer Parkebene soll eine auskömmliche Stellplatzzahl zur Verfügung gestellt werden, was zur Folge hat, dass das Vorhabengrundstück fast vollständig durch die Tiefgarage unterbaut werden muss. Da sich die GRZ-Überschreitung insbesondere durch die Anlage der Tiefgarage ergibt und über die Hauptanlagen hinaus keine weiteren oberirdischen Gebäude vorgesehen sind, werden durch die Überschreitung der GRZ die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und die Belichtung, Besonnung und Belüf-</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>tung der Wohnungen und Arbeitsstätten nicht negativ beeinflusst. Ebenso entstehen keine durch die erhöhte GRZ beeinflussten Beeinträchtigungen der geplanten Nutzungen im Hinblick auf Lärm, Verunreinigungen oder Erschütterungen. Weitere Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, so dass durch sie die GRZ von 0,7 nicht überschritten werden kann.</i></p> <p><i>Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt tragen die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen und anderen nicht überbauten baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bei. Hierbei werden sowohl die zu begrünenden Flächenanteile als auch die Gesamtstärke der jeweiligen Vegetationstragschichten festgelegt. Insbesondere die Vegetationstragschicht von mindestens im Mittel 0,80 m auf Dachflächen eingeschossiger Gebäude und die Vegetationstragschicht von im Mittel 1,50 m auf Tiefgaragen und anderen baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bieten sehr gute Voraussetzungen für eine intensive und qualitätsvolle Begrünung. Mit der geplanten Begrünung sind zum einen zahlreiche positive ökologische Wirkungen verbunden, wie z. B. der Schutz von Pflanzen, Tieren und ihren Lebensräumen als Teil des Naturhaushaltes, die Rückhaltung von Niederschlägen und die Beschattung / Luftbefeuchtung durch Vegetationsbestände. Zum anderen stellt sie als wohnungsnaher Erholungs-, Bewegungs-</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>und Spielfläche für die Bewohner die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sicher.</i></p> <p><i>Darüber hinaus dienen auch die Festsetzungen zur Oberflächenbefestigung zumindest kleinflächig insbesondere im Bereich der geplanten Feuerwehrumfahrt am Südwestrand des Geltungsbereichs der Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt.</i></p>
	<p><u>Ziffern A.4.1.2, A.4.1.3, A.7.2.2</u></p> <p><i>Die festgesetzten Überschreitungsmöglichkeiten von Baugrenzen sowie für Tiefgaragen sollten zum Schutz angrenzender, zu erhaltender oder zu pflanzender Bäume in Bezug auf die Baumstandorte eingeschränkt werden, damit erforderliche Mindestabstände zwischen Bäumen und baulichen Anlagen eingehalten werden können.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Aus dem Vorhabenplan ergibt sich die genaue Lage der Balkone, Dächer und Vordächer und somit auch der Stellen, an denen die Baugrenzen durch diese überschritten werden. Die innerhalb des Geltungsbereichs festgesetzten Baumstandorte wurden unter Berücksichtigung u. a. dieser örtlichen Zwangspunkte geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p>
	<p><u>Ziffern A.10.1</u></p> <p><i>Zur Vermeidung von Vogelschlag sind Balkonverglasungen auszuschließen. Die textliche Festsetzung ist entsprechend zu ergänzen.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Um das Vogelschlagrisiko zu verringern, sieht der Bebauungsplan eine Festsetzung vor, nach der ungegliederte Glasflächen und -fassaden sowie transparente Brüstungen mit einer Größe von mehr als 3 m² mit einer für Vögel sichtbaren Oberfläche auszuführen sind. Als Ausnahme gelten erdgeschossige Fenster zur Warenpräsentation. Diese sind jeweils dem Straßenraum zugewandt, weshalb</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>durch die damit verbundene Grundsituation kein besonderes Vogelschlagrisiko anzunehmen ist.</i></p> <p><i>Die dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrunde liegende Vorhabenplanung hält diese Vorgaben ein. Eine weitere Einschränkung durch Festsetzungen würde der Vorhabenplanung entgegenstehen.</i></p>
	<p><u>Ziffer A.10.5</u></p> <p><i>Die unter D.2 aufgeführten Hinweise zu Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter sollten verbindlich unter A.10.5 festgesetzt werden. Gemäß Beschluss „Gebäudebrüter“ Nr. 0127 vom 10.09.2019 gilt für alle städtischen Vorhaben, das entsprechende Nisthilfen und Quartiere vorzusehen sind. Diese können bereits in der Planungsphase zum Einbau in die Fassaden berücksichtigt werden. Dieser Verpflichtung sollte auch beim geplanten Neubau des Vorhabenträgers nach fachgutachterlichen Konzept gefolgt werden.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Da im Rahmen der fachgutachterlichen Untersuchungen keine Gebäudebrüter nachgewiesen wurden, besteht für die Festsetzung von Nisthilfen weder ein artenschutzrechtliches Erfordernis noch eine städtebauliche Notwendigkeit. In den Hinweisen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die Herstellung von Nistangeboten für Gebäudebrüter (je Gebäude mindestens zwei Nisthilfen) aufgenommen.</i></p>
	<p><u>Ziffer A.11.1, A.11.1.1</u></p> <p><i>Für die im SO-Gebiet geplanten Bäume zum Anpflanzen ist festzusetzen, dass der durchwurzelbare Raum mindestens 12 m³ und eine Mindesttiefe von 1,50 m aufweisen muss. Außerdem sind Pflanzgruben von mindestens 8 m² Größe vorzusehen. Dies sind Mindestanforderungen, die für die Entwicklung von Bäumen 2. und 3. Ordnung erfüllt sein müssen, um einen Anwacherfolg sowie eine mittelfristige Entwicklung zu ermöglichen. Wir bitten um Ergänzung.</i></p> <p><i>Gleichzeitig muss auf diesen Extremstandorten ein funktionierendes Bewässerungssystem für die Bäume gesichert werden, ob als technische</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Im SO - Wohnen und Nahversorgung sind Bäume 1., 2. und 3. Ordnung vorgesehen und entsprechend große Wurzelräume festgesetzt. Um auch auf unterbauten Flächen eine langfristige und entwicklungsfähige Bepflanzung zu gewährleisten ist für Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, eine Vegetationstragschicht mit einer Gesamtstärke von im Mittel 1,50 m</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Lösung oder als dauerhafte gärtnerische Pflegeleistung. Im Durchführungsvertrag sind hierzu entsprechende Vereinbarungen zu treffen.</i></p>	<p><i>festgesetzt. Bei eingeschossigen Gebäuden ist an Baumstandorten eine Mindestüberdeckung von 1,20 m einzuhalten.</i></p> <p><i>Für zeichnerisch festgesetzte Baumpflanzungen 1. und 2. Ordnung im Bereich öffentlicher Straßenverkehrsflächen ist ein durchwurzelbarer Raum von mindestens 36 m³ und einer Mindestdiefe von 1,50 m festgesetzt.</i></p> <p><i>Vorgesehen ist, das Niederschlagswasser im Retentionsraum der begrünter Dachflächen zurück zu halten und zu sammeln. Das gesammelte Niederschlagswasser soll insbesondere zur Bewässerung der Pflanzen und der begrünter Dachflächen genutzt werden. Hierdurch wird der Erhalt der Vegetation gesichert und somit ein positiver Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung geleistet.</i></p>
	<p><u>Ziffer A.11.1.2</u></p> <p><i>Für die in Straßenverkehrsflächen festgesetzten Bäume ist näher zu prüfen, ob die festgesetzten Mindestmaße für die durchwurzelbaren Räume infolge von Leitungen u. a. umsetzbar sind.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die festgesetzten Baumstandorte wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p> <p><i>Außerdem ist es gemäß den Festsetzungen zulässig, von zeichnerisch festgelegten Pflanzstandorten um bis zu 5 m abzuweichen. Dies gewährleistet im Rahmen der Ausführungsplanung eine größtmögliche Flexibilität in der Umsetzung, bei der ggf. notwendige Anpassungen z. B. bei Tiefgarageneinfahrten vorgenommen werden können, ohne</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<i>den gewünschten Charakter der Straßenraumbegrünung zu gefährden.</i>
	<p><u>Ziffer A.11.4.1, A.11.5.1</u></p> <p><i>Der Anteil von extensiv begrüntem Dachflächen sollte für alle Dachflächen auf mindestens 80% (statt 50%) festgesetzt werden.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Für die verschiedenen Dachflächen sind unterschiedliche Vorgaben zum Anteil der extensiven oder intensiven Begrünung festgesetzt. Die Unterschiede ergeben sich insb. aufgrund der Flächen, die für z. B. technische Anlagen für die Funktionsfähigkeit des Gebäudes und Wege vorzuzulassen sind und nicht begrünt werden können. Dies betrifft insbesondere mehrgeschossige Gebäude entlang der Wiesbadener Straße (der Riegel), auf deren Dachflächen Gebäudetechnik für das Erdgeschoss mit der geplanten Einzelhandelsnutzung erforderlich ist. Eine Erhöhung des zu begrünenden Dachflächenanteils auf 80 % ist daher hier nicht möglich.</i></p> <p><i>Auf mehrgeschossigen Gebäuden, die nicht entlang der Wiesbadener Straße stehen, ist bereits eine extensive Begrünung von mindestens 70 % der Fläche, auf eingeschossigen Gebäuden von mindestens 80 % der Fläche festgesetzt. Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, sind intensiv zu begrünen und die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.</i></p>
	<p><u>Ziffer A.11.7.1</u></p> <p><i>Zur Sicherung der Begrünung ist die Gesamtstärke der Vegetationstragschicht auf mindestens 1,50 m festzusetzen (statt im Mittel 1,50 m).</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan liegt der Vorhaben- und Erschließungsplan mit seiner geplanten Kubatur</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<i>zugrunde. Die Tiefgaragenbegründung aus der Vorhabenplanung liegt im Mittel bei 1,5 m und kann nicht, wie vom Umweltamt gefordert, flächendeckend bei mindestens 1,5 m liegen. Dies begründet sich durch die mit dem Vorhaben verbundenen statisch konstruktiven Elemente. Dennoch ist im Rahmen der Vorhabenplanung eine deutliche Bodenmodellierung vorgesehen. Die Vorgaben zu durchwurzelbaren Räumen werden überall eingehalten.</i>
	<u>Ziffer D.1</u> <i>Wir bitten um Ergänzung und Aufnahme des Hinweises, dass die artenschutzrechtlichen Untersuchungen im Rahmen der Gebäudekontrollen vor Beginn der Abbruchmaßnahme beim Umweltamt der LH Wiesbaden, Untere Naturschutzbehörde, anzuzeigen sind.</i>	<i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i> <i>Die Anregung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Unabhängig davon wurde auch im vorhabenbezogenen Bebauungsplan unter den Hinweisen auf die zu beachtenden Artenschutzbelange aufmerksam gemacht.</i>
	<u>Ziffer D.2</u> <i>Vgl. Anmerkungen oben zu Ziffer A.10.5</i>	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> <i>Es wird auf die Begründung zu den Anmerkungen zu Ziffer A 10.5 verwiesen.</i>
	<u>Zum Umweltbericht</u> <i>Zum Umweltbericht haben wir folgende Anmerkungen, z.T. auch redaktioneller Art.</i> <u>Deckblatt</u>	<i>Der Anregung wird gefolgt.</i> <i>Es wurde ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt.</i>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<i>Sofern kein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vorgelegt wird, bitten wir um Ergänzung des Titels: „...mit integriertem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“</i>	
	<p><u>Kapitel A 2.3.2</u></p> <p><i>Die LSG-VO „Stadt Wiesbaden“ ist seit dem 24.09.2010 in Kraft. Wir bitten um Klarstellung in Bezug auf die zitierte Darstellung des einstweilig sichergestellten LSGs im FNP.</i></p> <p><i>Die zitierte „im Westen gelegene Rheininsel“ sollte als Petersaue bezeichnet werden.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die Klarstellungen wurden im Umweltbericht vorgenommen.</i></p>
	<p><u>Kapitel A 2.3.3</u></p> <p><i>Abschnitt Vogelschutzgebiet</i></p> <p><i>Der Einschätzung kann nicht gefolgt werden. Durch den Nutzungsdruck infolge der Nachverdichtung mit 180 WE sind deutliche Auswirkungen auf die gehölzbestandenen Rheinuferbereiche zu prognostizieren.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Eine Betroffenheit des Vogelschutzgebiets kann nicht nachvollzogen werden, da der Abstand zwischen dem geplanten Vorhaben und dem Vogelschutzgebiet ausreichend groß ist und der recht steile und gehölzbestandene Rheinuferbereich nicht Teil des Vogelschutzgebiets ist. Der im Bereich der Hangkante verlaufende Weg ist bereits vorhanden (Regionalparkroute) und entsprechend im Bestand stark frequentiert.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Landschaftsschutzgebiet</i></p> <p><i>Es fehlt eine Begründung, warum das Landschaftsschutzgebiet durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Im Umweltbericht ist dargestellt, wo sich das LSG im Nahbereich des Vorhabens befindet. Aus der Darlegung der relevanten Schutzzwecke ergibt sich, dass hier keine vorhabenspezifische Betroffenheit erkennbar ist.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Abschnitt Sonstige Schutzgebiete oder -objekte nach Naturschutzrecht</i></p> <p><i>Die Uferbereiche sind gemäß § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG als gesetzlich geschützte Biotop einzustufen. Demnach sind „natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, Altarme und regelmäßig überschwemmten Bereiche“ geschützt. Infolge der sehr hohen baulichen Dichte mit 180 WE ist ein starker Nutzungsdruck auf die benachbarten Rheinuferbereiche zu prognostizieren, der mit Eingriffen in die geschützten Uferbereiche verbunden sein wird. Der Einschätzung im Umweltbericht, dass dies ohne besondere Bedeutung sei, kann daher nicht gefolgt werden.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Die ca. 50 m vom Plangebiet entfernt liegende Gehölzstruktur am Rheinufer ist durch die unmittelbar an den Geltungsbereich anschließende Hecke, die öffentliche Grünfläche (gleichzeitig Regionalparkstation) und einen Fuß-/Radweg vom Vorhabenbereich getrennt. Das gesetzlich geschützte Biotop erstreckt sich zwischen Böschungsoberkante und Rheinufer und ist zusätzlich durch einen Zaun von der Wegetrasse bzw. der öffentlichen Grünfläche getrennt. Eine direkte Flächeninanspruchnahme durch die Vorhabenplanung ist nicht gegeben. Indirekte Wirkungen, wie eine stärkere Besucherfrequenz im Uferbereich, sind zwar im Grundsatz nicht auszuschließen, aufgrund der sehr stark eingeschränkten Zugänglichkeit (Steilufer, Zaun) jedoch zumindest in größerem Umfang nicht zu erwarten. Da der Bereich dem Siedlungsgebiet zuzuordnen ist, sind bereits heute entsprechende anthropogenen Störungen und Einflüsse gegeben und auch für die Zukunft und unabhängig vom Vorhaben nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund werden keine zusätzlichen erheblichen Negativwirkungen angenommen bzw. in ihrer Wirkungsintensität stark relativiert. Dies gilt insbesondere, wenn die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Zaunes aufrechterhalten wird.</i></p>
	<p><i>Zusätzlicher Abschnitt Gewässerfachplan</i></p> <p><i>Im Kapitel ist der im Dez. 2019 verbindlich eingeführte Gewässerfachplan „Unterhaltungsplan Rhein“ mit seinen Aussagen zur Bestandssituation</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Der Fachplan liegt inzwischen vor und wurde ausgewertet, der Umweltbericht wurde um die relevanten Inhalte ergänzt.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p>sowie den Zielaussagen zu ergänzen. Für den angrenzenden Rheinuferbereich sind z. B. Bäume mit ökologisch bemerkenswerten Habitatstrukturen gekennzeichnet. Die Uferbereiche werden überwiegend als hochwertig bewertet. Das Planwerk ist auszuwerten.</p>	
	<p><u>Kapitel B 3.5.1</u></p> <p>Ausführungen zu 11.221, 3. Absatz: Statt Baumkataster ist vermutlich die Baumschutzsatzung gemeint.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der redaktionelle Fehler im Umweltbericht wurde entsprechend korrigiert.</p>
	<p>Ausführungen zu Neophyt: Bei <i>Fallopia japonica</i> handelt es sich um einen Neophyten, der nicht auf der Unionsliste der invasiven gebietsfremden Arten gelistet ist. Wir bitten um Korrektur. Auch ist hier keine amtliche Liste der 100 gefährlichsten Arten bekannt. Von „Ausrottung“ ist im Rahmen der naturschutzfachlichen Betrachtungen von gebietsfremden Arten ebenso nicht die Rede, tatsächlich sind regelmäßig fallbezogene Zielsetzungen zu suchen, die primär eine Bekämpfung von invasiven gebietsfremden Arten in naturschutzfachlich relevanten Gebieten definieren. Hier bitten wir um Änderung, ebenso betreffend die Ausführungen in Kapitel B 4.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Die Aussage basiert auf einer Veröffentlichung des RP Darmstadt. Der Sachverhalt wurde auf korrekte Zitierweise überprüft und im Umweltbericht korrigiert.</p>
	<p>Nach Tabelle 5: Hier sind die § 30 Biotop am Rhein aufzuführen.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Das geschützte Biotop liegt nicht im Geltungsbereich und ist daher nicht in Tabelle 5 aufgeführt. Der Umweltbericht geht aber an anderer Stelle auf das Ufergehölz ein (siehe Kapitel zu sonstigen Schutzgebieten oder -objekten nach Naturschutzrecht).</p>
	<p><u>Kapitel B 3.5.3</u></p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>1. Absatz: Wir bitten um Ergänzung, dass die Absprache mit dem Umweltamt - Untere Naturschutzbehörde erfolgte. Außerdem bitten wir um die Ergänzung „da Auswirkungen auf benachbarte Biotope zu untersuchen sind.“</i></p>	<p><i>Der Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Vogelerfassung</i></p> <p><i>Die faunistischen Kartierungen sind um die Frühjahrbegehungen zu vervollständigen.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die Frühjahrskartierung wurde durchgeführt, die Ergebnisse wurden entsprechend in der Entwurfsfassung berücksichtigt und in den Umweltbericht eingearbeitet.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Höhlensuche und Gebäudekontrolle</i></p> <p><i>Hier ist die Bestandserhebung des Unterhaltungsplans Rhein auszuwerten. Die Kartierung von Habitatbäumen und -strukturen ist in der laubfreien Zeit zu ergänzen.</i></p> <p><i>Wir bitten um Ergänzung, dass die artenschutzrechtlichen Untersuchungen im Rahmen der Gebäudekontrollen vor Beginn der Abbruchmaßnahme beim Umweltamt der LH Wiesbaden, Untere Naturschutzbehörde, angezeigt werden.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</i></p> <p><i>Die für die Planung relevanten Bestandsdaten aus dem Gewässerfachplan wurden ermittelt, die Frühjahrskartierung, in Zuge dessen auch Habitatbäume ermittelt werden, wurde nachgeführt, die Ergebnisse wurden im Umweltbericht ergänzt.</i></p> <p><i>Die Anregung ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Unabhängig davon wurde auch im vorhabenbezogenen Bebauungsplan unter den Hinweisen auf die zu beachtenden Artenschutzbelange aufmerksam gemacht.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Ergebnisse und Bewertung - Fledermäuse</i></p> <p><i>Bitte vor Tabelle 6 ergänzen „Erforderliche CEF-Maßnahmen sind im Bebauungsplan festzusetzen.“</i></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p><i>Es besteht nach derzeitigem Kenntnisstand keine Erforderlichkeit, im Rahmen des vorhabenbezogenen Bau-</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<i>ungsplans CEF-Maßnahmen festzusetzen. Die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung, die dies zum Ergebnis haben, sind im Umweltbericht dargelegt (siehe Kapitel zu artenschutzrechtlichen Belangen).</i>
	<p><i>Abschnitt Zwergfledermaus - Vorkommen im Untersuchungsgebiet</i></p> <p><i>Bitte korrigieren: Quartiere wurden nicht untersucht, hier sind die Texte jeweils zu berichtigen.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Fledermauserfassungen wurden keine Hinweise auf Quartiere ermittelt. Allerdings fand keine systematische Gebäudekontrolle statt, da zahlreiche Gebäude noch in Nutzung stehen und entsprechend die Zugänglichkeit nicht gegeben war. Eine besondere Problematik resultiert hieraus aber nicht, da die Gebäude vor ihrem Abbruch im Rahmen der Baufeldfreimachung zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konfliktsituationen auf ein nicht auszuschließendes Vorhandensein von Fledermausquartieren überprüft werden. Der Sachverhalt wurde im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung entsprechend berücksichtigt und dargelegt.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Vögel - Abbildung 28</i></p> <p><i>In der Abbildung ist eine Klarstellung bzgl. der vorkommenden Brutvögel mit ungünstig unzureichendem EHZ Außerdem ist die Karte nach der Frühjahrskartierung Vögel zu ergänzen, auch im Rheinuferabschnitt und im benachbarten Heckenbereich.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die Darstellung im Umweltbericht wurde entsprechend angepasst.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Weitere besonders und streng geschützte Arten</i></p>	<p><i>Der Anregung wird teilweise gefolgt</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Für Garten- und Siebenschläfer sind auf Basis von Worst Case-Annahmen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen im B-Plan festzusetzen, sofern keine gezielten faunistischen Kartierungen vorgenommen werden.</i></p>	<p><i>Ein Vorkommen von Garten- und Siebenschläfer ist, da die Arten sich durchaus auch in Wohnhäusern einquartieren, derzeit nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund sollen die Gebäude vor einem Abbruch auch auf mögliche Bilchvorkommen hin untersucht werden. Vorab und als Worst Case-Annahme bereits Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen erscheint nicht angemessen, zumal die Tiere nicht dem strengeren europäischen Artenschutzrecht, sondern lediglich der Eingriffsregelung unterliegen. Die Prüfung auf Vorhabenebene im Zuge nachgelagerter Genehmigungsverfahren wird daher als ausreichend erachtet. Auch kann davon ausgegangen werden, dass auch im Falle eines positiven Nachweises die Umsetzbarkeit des Bebauungsplans nicht gefährdet ist, sondern auf Vorhabenebene ggf. erforderliche artspezifische Maßnahmen ergriffen werden können.</i></p>
	<p><i>Abschnitt Höhlenkartierung</i></p> <p><i>Abbildung 31: Hier sind die genauen Standorte der Bruthöhlen anzugeben. Die Gefährdung der Vorkommen ist vor dem Hintergrund des steigenden Nutzungsdrucks zu reflektieren.</i></p> <p><i>Letzter Absatz, 1. Satz: Dieser Einschätzung wird seitens der UNB nicht gefolgt. Die faunistischen Erfassungen sind nach den Methodenstandards zu vervollständigen. Daten Dritter sind einzuholen, z. B. der Vogelschutzbeauftragten der VSW und der Verbände.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die erfassten/ermittelten Baumhöhlen wurden in einer Karte ergänzend dargestellt und mögliche Vorhabenwirkungen auf die Habitate im Rahmen der Wirkungsprognose dargelegt.</i></p> <p><i>Es wurden außerdem ergänzende Frühjahrskartierungen durchgeführt und auch eine Datenabfrage bei der staatlichen Vogelschutzwarte durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Umweltbericht ergänzt.</i></p>
	<p><u><i>Kapitel B 4</i></u></p>	<p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Hier sind der ausbleibende Nutzungsdruck und die positive Wirkung auf die benachbarten Biotope und Lebensräume am Rhein zu prognostizieren. Ebenso sind die zu Kapitel 3.5.1 Anmerkungen anzupassen.</i></p>	<p><i>Im Kapitel Prognose-Nullfall verändert sich die derzeitige Situation nicht, insofern ist die konkrete Vorhabenplanung nicht Gegenstand dieser Prognose. Ein bei Nichtumsetzung der Planung ausbleibender Nutzungsdruck kann daher nicht als positiv reklamiert werden. Die Wirkungen auf benachbarte Biotope und Lebensräume bleiben unverändert.</i></p> <p><i>Kapitel 3.5.1 umfasst die Bestandbeschreibung der Biotope, entsprechend ergibt sich in diesem Zusammenhang kein Anpassungsbedarf.</i></p>
	<p><u>Kapitel B 5</u></p> <p><i>Satz 2: Bitte „hauptsächlich“ streichen, da hier vollständig unterbaute Flächen zur Begrünung vorgesehen sind.</i></p> <p><i>Sätze 3 und 4: Hinsichtlich der Anpflanzung von Bäumen ist zu ergänzen, dass nur kleinkronige und schwachwüchsige Arten angepflanzt werden können, da keine Flächen mit Bodenschluss vorhanden sind.</i></p> <p><i>Satz 5: Bezüglich der „wenigen verbleibenden Flächen mit Bodenschluss“ sollte klargestellt werden, dass hier ausschließlich die geplanten Bäume innerhalb der Straßenverkehrsflächen gemeint sein können. Statt heimische Pflanzenarten müssen aufgrund der extremen Standortbedingungen stadtklimaverträgliche Gehölzarten verwendet werden.</i></p> <p><i>3. Absatz: Wir bereits oben angemerkt, können die zur Pflanzung festgesetzten Bäume im Straßenraum wegen Zufahrten oder Leitungsverläufen tlw. nicht umgesetzt werden. Hier ist eine vertiefende Prüfung erforderlich, der Textteil ist nachfolgend entsprechend anzupassen.</i></p>	<p><i>Den Anregungen wird teilweise gefolgt.</i></p> <p><i>Satz 2: „hauptsächlich“ wurde gestrichen.</i></p> <p><i>Sätze 3 und 4: Im Geltungsbereich sind Bäume 1., 2. und 3. Ordnung vorgesehen und entsprechend große Wurzelräume festgesetzt. Um auch auf unterbauten Flächen eine langfristige und entwicklungsfähige Bepflanzung zu gewährleisten ist für Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, eine Vegetationstragschicht mit einer Gesamtstärke von im Mittel 1,50 m festgesetzt. Bei eingeschossigen Gebäuden ist an Baumstandorten eine Mindestüberdeckung von 1,20 m einzuhalten.</i></p> <p><i>Satz 5: Die Pflanzliste wurde entsprechend angepasst.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>3. Absatz: Die festgesetzten Baumstandorte im Straßenraum wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p>
	<p><i>Abschnitt IEHK/Grünvernetzung</i></p> <p><i>Die Ziele des IEHK zum Handlungsfeld Grünvernetzung, wie die „Barrierewirkung auf Grund der dichten Bebauung und des hohen Versiegelungsgrades durch Erhöhung des Großgrünanteils aufzuheben, können durch die vorliegende Planung nicht erreicht werden.</i></p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Mit den festgesetzten Begrünungsmaßnahmen ist eine relevante Erhöhung des Grünanteils verbunden. Dies trägt zur Minimierung der Barrierewirkung größerer versiegelter Flächen bei.</i></p>
	<p><i><u>Kapitel B 6.5</u></i></p> <p><i>2. Absatz: Ein Erhalt des Einzelbaums (Walnuss, Baum-Nr. 7) an der westlichen Grenze ist wegen fehlender Schutzabstände nach DIN 18920 nicht realisierbar. Hier wäre ein deutlich größerer Abstand zwischen Bauvorhaben und Baum erforderlich. Auch der Erhalt der beiden Platanen in der Straßenverkehrsfläche ist wegen der geplanten Abgrabungen an der Grundstücksgrenze in Frage zu stellen.</i></p> <p><i>3. Absatz: Für die Realisierung von Baumpflanzungen 2. Ordnung ist entscheidend, dass eine ausreichende Erdüberdeckung geplant ist. Gemäß den textlichen Festsetzungen soll diese „im Mittel“ bei 1,50 m liegen. Hier wäre aber zwingend eine Erdüberdeckung von 1,50 m zu gewährleisten. Auch ein funktionierendes Bewässerungssystem muss auf diesem Ext-</i></p>	<p><i>Den Anregungen wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die festgesetzten Baumstandorte wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p> <p><i>Zudem bestehen ausreichend Möglichkeiten, den Wurzelraum benachbarter Bäume zu schützen. Dies wurde im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung fachgutachterlich geprüft und bestätigt.</i></p> <p><i>Die Tiefgaragenbegrünung aus der Vorhabenplanung liegt im Mittel bei 1,5 m und kann nicht, wie vom Umweltamt</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>remstandort vorgesehen werden. Bei der Prognose sollte außerdem berücksichtigt werden, dass ein Großteil der zu begrünenden Dachfläche oberhalb des 1. OGs, kleinteilig auch auf dem 4. OG liegt. Auf dem 4. OG sind keine Baumpflanzungen anzuraten.</i></p> <p><i>Daher ist unseres Erachtens die Bewertung über eine Kompensation vor Ort noch einmal neu aufzustellen. Auch die teilweise nicht in den Verkehrsflächen realisierbaren Baumpflanzungen sind miteinzubeziehen.</i></p> <p><i>Auch die westlich angrenzende Hecke wird infolge derzeit fehlender Abstände zum Bauvorhaben nicht zu erhalten sein. Insofern können wir der in Kap. A 6.5 getroffenen Eingriffsbewertung nicht folgen.</i></p>	<p><i>gefordert, flächendeckend zwingend bei 1,5 m liegen. Dies begründet sich durch die mit dem Vorhaben verbundenen statisch konstruktiven Elemente. Dennoch ist im Rahmen der Vorhabenplanung eine deutliche Bodenmodellierung vorgesehen. Die Vorgaben zu durchwurzelbaren Räumen werden überall eingehalten.</i></p> <p><i>Vorgesehen ist, das Niederschlagswasser im Retentionsraum der begrüneten Dachflächen zurück zu halten und zu sammeln. Das gesammelte Niederschlagswasser soll insbesondere zur Bewässerung der Pflanzen und der begrüneten Dachflächen genutzt werden. Hierdurch wird der Erhalt der Vegetation gesichert und somit ein positiver Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung geleistet.</i></p> <p><i>Auf dem 4. OG sind keine Baumpflanzungen vorgesehen.</i></p> <p><i>Grundlage für die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung sind die planungsrechtlich oder anderweitig gesicherten Bäume oder sonstigen Grünstrukturen.</i></p> <p><i>Bei der Planung wird zum allergrößten Teil von einem schadlosen Erhalt der westlich angrenzenden Hecke ausgegangen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen (z. B. für die notwendige Durchquerung in Verlängerung der Straße Auf der Helling), wurden erfasst, bewertet und in die Eingriffs-Ausgleichsbetrachtung und -bilanzierung eingestellt.</i></p>
	<p><u>Kapitel B 6.5, Abschnitt Fauna</u></p>	<p><i>Den Anregungen wird gefolgt.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Wie bereits oben angemerkt, sind hier die Auswirkungen auf die geschützten Rheinuferbereiche zu reflektieren.</i></p> <p><i>2. Absatz: Die artenschutzrechtliche Prüfung ist um einen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag im Sinne des hessischen Leitfadens für die artenschutzrechtliche Prüfung zu vervollständigen. Für die Vogelarten Stieglitz und Türkentaube ist die artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.</i></p> <p><i>Da keine Untersuchungen zu Quartieren durchgeführt wurden, ist die Aussage missverständlich und sollte daher geändert werden.</i></p> <p><i>3. Absatz: Aufgrund der geplanten Nutzungsintensität ist nicht erkennbar, dass Fledermäuse den Geltungsbereich nach Bebauung wieder als Nahrungsraum nutzen werden. An geeigneten Stellen sollten aber an oder in den Fassaden Fledermausquartiere eingebaut werden, entsprechende Festsetzungen sollten verbindlich in den Bebauungsplan aufgenommen werden.</i></p> <p><i>Da vergleichsweise naturnahe Landschaftsräume angrenzen, ist die Erhöhung der Quartiermöglichkeiten sinnvoll.</i></p>	<p><i>Der Umweltbericht wurde um eine Wirkungsprognose in Bezug auf die geschützten Rheinuferbereiche ergänzt.</i></p> <p><i>Die artenschutzrechtlichen Belange wurden im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt und ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt.</i></p> <p><i>Fledermäuse sind typische Bewohner der Siedlungsbiotope und jagen auch im Siedlungsbereich. Mit der mittelfristigen Zunahme der Grünstrukturen (wenngleich unterbaut) ist auch ein gewisses Nahrungsangebot für die Tiere zu rechnen, das dann von diesen genutzt werden kann. Allerdings sind die ungleich offeneren Flächen Richtung Rhein als Nahrungsquelle sicherlich bedeutsamer.</i></p> <p><i>Die planungsrechtliche Festsetzung von Fledermausquartieren ist nach derzeitigem Kenntnisstand artenschutzrechtlich nicht erforderlich. Dennoch sind lt. aktueller Bebauungsplanung verbindliche Vorgaben zur Schaffung von künstlichen Fledermausquartieren zur Förderung dieser Artengruppe im Sinne einer Biodiversitätssicherung enthalten.</i></p>
	<p><u><i>Kapitel B 6.6</i></u></p> <p><i>Abbildungen 42 und 43: In der Eleonorenstraße verläuft eine Hauptgasleitung, bitte Vereinbarkeit mit Bäumen klären/ Visualisierung und ggf. KV-Bilanz in Kapitel 10.2 anpassen.</i></p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Die festgesetzten Baumstandorte in der Eleonorenstraße wurden, wie alle innerhalb des Geltungsbereichs festgesetzten Baumstandorte, unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<i>war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i>
	<p><u>Kapitel B 6.7, Abschnitt Erholung</u></p> <p><i>Die Feststellung einer Verbesserung gegenüber der Bestandssituation ist nicht nachvollziehbar, da mit den geplanten 180 WE der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Grünflächen deutlich wächst und bereits jetzt eine Unterversorgung festgestellt wurde. Eine Kompensation des deutlichen Defizits ist nicht vorgesehen.</i></p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Die Prognose zur Erholungssituation enthält eine differenzierte Darstellung in Bezug auf die Veränderung des Anteils privater Grün- und Freiflächen und benennt auch den durch die zusätzlichen Bewohner verursachten zusätzlichen Bedarf.</i></p>
	<p><u>Kapitel B 7</u></p> <p><i>Sofern bis an die Geltungsbereichsgrenze gebaut wird, ist ein Verlust der Hecke zu prognostizieren. Wir empfehlen, eine vermessungstechnische Aufnahme der Gehölze zur anschließenden Klärung vorzunehmen.</i></p> <p><i>Die Auswirkungen auf die Biotopflächen am Rheinufer sind zu betrachten. Die Auswirkungen auf die Fauna aufgrund des Nutzungsdrucks am Rheinufer sind zu beschreiben.</i></p>	<p><i>Den Anregungen wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die vorhabenbedingten Wirkungen auf die Baumhecke wurden sachgerecht ermittelt, im Umweltbericht beschrieben und in die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung eingestellt. Die Empfehlung einer vermessungstechnischen Aufnahme wird zur Kenntnis genommen, erscheint jedoch aufgrund der vorhandenen Grenzbebauung im Norden und der vorhandenen Hofflächen im übrigen Bereich nicht zwingend.</i></p> <p><i>Eine Darstellung möglicher Wirkungen auf den Rheinuferbereich wurde im Umweltbericht ergänzt.</i></p>
	<p><u>Kapitel B 8.1</u></p> <p><i>Bitte die Angabe „im Mittel 1,5m“ differenzieren bzw. auf mindestens 1,5 m festsetzen. Die Vereinbarkeit zwischen Baumpflanzungen und vorhandenen Leitungen ist zu klären.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</i></p> <p><i>Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan liegt der Vorhaben- und Erschließungsplan mit seiner geplanten Kubatur zugrunde. Die Tiefgaragenbegrünung aus der Vorhabenplanung liegt im Mittel bei 1,5 m und kann nicht, wie vom</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p><i>Umweltamt gefordert, flächendeckend bei mindestens 1,5 m liegen. Dies begründet sich durch die mit dem Vorhaben verbundenen statisch konstruktiven Elemente. Dennoch ist im Rahmen der Vorhabenplanung eine deutliche Bodenmodellierung vorgesehen. Die Vorgaben zu durchwurzelbaren Räumen werden überall eingehalten.</i></p> <p><i>Die festgesetzten Baumstandorte wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p>
	<p><u>Kapitel B 8.4</u></p> <p><i>Baumstandorte und Mindestanforderungen bei Baumpflanzungen (Substratstärke, Bewässerung, etc.) sind näher zu prüfen und zu definieren.</i></p> <p><i>Die Artenschutzmaßnahmen für gebäudebrütende Vogelarten und Fledermäuse müssen im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt werden, eine Empfehlung alleine genügt nicht.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</i></p> <p><i>Die festgesetzten Baumstandorte wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte, u. a. vorhandener Leitungstrassen im öffentlichen Straßenraum, geplant. Sofern es erforderlich war, wurden die Baumstandorte aus dem Vorentwurf zum Entwurf hin angepasst.</i></p> <p><i>Nach derzeitigem Kenntnisstand besteht kein artenschutzrechtliches Erfordernis zu Maßnahmenfestsetzungen für gebäudebrütende Vogelarten und/oder Fledermäusen. Dennoch sind lt. aktueller Bebauungsplanung verbindliche Vorgaben zur Schaffung von künstlichen Fledermausquartieren zur Förderung dieser Artengruppe im Sinne einer Biodiversitätssicherung enthalten.</i></p>
	<p><u>Kapitel B 9</u></p>	<p><i>Den Anregungen wird gefolgt.</i></p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<p><i>Die artenschutzrechtliche Betrachtung entspricht in Teilen nicht den für Hessen gültigen Fachvorgaben, wie sie im Leitfaden für die artenschutzrechtliche Prüfung in Hessen dokumentiert sind. So sind z. B. die Vogelarten im gelben und roten Erhaltungszustand einer vertiefenden artenschutzrechtlichen Prüfung zu unterziehen. Im vorliegenden Textteil wurde z. B. der Feldsperling, für den der EZ mit gelb angegeben ist, ausgenommen, Ebenso wurde auch für die Fledermausarten keine vertiefende Untersuchung vorgenommen.</i></p> <p><i>Darüber hinaus sind die Tierarten, die im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfen sind, gesondert aufzuführen.</i></p> <p><i>Die artenschutzrechtliche Prüfung ist insgesamt noch unvollständig. Wir empfehlen, den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gesondert aufzustellen und als eigenständiges Dokument gemäß dem Leitfaden für die artenschutzrechtliche Prüfung zusammenzustellen.</i></p>	<p><i>Die artenschutzrechtliche Betrachtung wurde entsprechend vervollständigt.</i></p> <p><i>Die nicht dem strengen Artenschutz unterliegenden Tiervorkommen wurden im Rahmen der Wirkungsprognose im Schutzgut Tiere berücksichtigt, da diese Arten „nur“ der Eingriffsregelung unterliegen (vgl. § 44 Abs. 5 BNatSchG).</i></p>
	<p><u>Kapitel C 17</u></p> <p><i>Die zuvor zitierte Quelle Schmidt et al. 2012 ist nicht im Verzeichnis aufgeführt (Thema Balkonverglasungen).</i></p> <p><i>Die Anregungen zur Planzeichnung, textlichen Festsetzungen und Umweltbericht bitten wir entsprechend in der Begründung zu berücksichtigen.</i></p>	<p><i>Der Anregung wird gefolgt.</i></p> <p><i>Die Quellenangabe wurde im Umweltbericht ergänzt.</i></p>
<p>27. ESWE Versorgungs AG - Zentrale Koordination</p>	<p>als Eigentümer der Wasserversorgungsanlagen beantworten wir Ihre Anfrage auch im Auftrag der Wasserversorgungsbetriebe (WLW). Es sind keine Anlagen der ESWE Versorgungs AG, der sw netz GmbH oder der WLW bekannt. Es bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Die Stellungnahme erfolgt auch im Auftrag der Wasserversorgungsbetriebe und es bestehen keine Bedenken.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
28. LBIH	<p>auf Ihre Anfrage vom 23.11.2021 an den Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen zu o.g. Bauleitplanung teile ich Ihnen mit, dass keine Belange hinsichtlich öffentlicher Bauten des Landes Hessen berührt sind. Gegen das Vorhaben bestehen seitens des Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen keine Bedenken. Hochbauvorhaben des Landes sind mir in diesem Bereich derzeit nicht bekannt.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es bestehen von Seiten des Landesbetriebs Bau und Immobilien Hessen keine Bedenken.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
29. PLEdoc GmbH	<p>wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund 	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die von der PLEdoc GmbH verwalteten Versorgungsanlagen sind von der Planung nicht betroffen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
	<ul style="list-style-type: none"> • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	
30. Untere Denkmalschutzbehörde	Keine Anregungen	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
31. Liegenschaftsamt	Von der beabsichtigten Maßnahme sind keine Grundstücke und keine Belange des Liegenschaftsamtes betroffen.	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Es sind keine Grundstücke und Belange des Liegenschaftsamtes von der Planung betroffen.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
32. Stadtwerke Mainz AG	<p>Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 23.11.2021 teilen wir Ihnen mit, dass von Seiten der Mainzer Netze GmbH grundsätzlich keine Bedenken mehr gegen den Bebauungsplan bestehen.</p> <p>Die Erschließung mit Gas, Trinkwasser, Elektrizität und TK kann aus dem öffentlichen Straßenbereich zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung Die Erschließung mit Gas, Trinkwasser, Elektrizität und TK kann für das Vorhaben aus dem öffentlichen Straßenbereich zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>
33. Tiefbau- und Vermessungsamt	<p>Keine Anregungen</p> <p>Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen nachtaktiver Insekten sind für die Außenbeleuchtung ausschließlich Leuchtmittel (LED-Leuchten, Natrium Hochdrucklampen) mit einer Farbtemperatur von 3.000 Kelvin (warmweiße Lichtfarbe) bis maximal 4.000 Kelvin unter Verwendung vollständig gekapselter Leuchtgehäuse, die kein Licht nach oben emittieren, einzusetzen.</p>	<p>Beschlussvorschlag Der Anregung wurde bereits teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung In Abstimmung mit dem Umweltamt ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt, dass nur insektenschonende Straßen- und Außenbeleuchtungen mit einem UV-armen Lichtspektrum (z. B. warmweiße LED-Leuchtmittel mit max. 3.000 Kelvin Farbtemperatur) in vollständig gekapselten Lampengehäusen zu verwenden sind. Die Ausleuchtung soll durch Abschirmungen / Blenden in den unteren Halbraum in einem Strahlungswinkel bis 70 Grad erfolgen.</p> <p>Die Festsetzung hinsichtlich der Außenbeleuchtung dient v. a. dem Artenschutz bzw. dem Schutz nachtaktiver Tiere wie Insekten und Fledermäuse (mehr als die Hälfte aller Tierarten ist nachaktiv) sowie indirekt auch der Reduzierung des Energieverbrauchs. Mit einem UV-armen Lichtspektrum kann eine auf die Hellempfindlichkeit von</p>

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

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Beschlussvorschlag Begründung Auswirkung auf die Planung
		<p>Nachfalteraugen wirkende Strahlung erheblich reduziert werden, so dass Insekten deutlich weniger angelockt werden. Moderne LED-Lampen emittieren überhaupt keine UV-Strahlung mehr. Als besonders insektenfreundlich gelten warmweiße LEDs mit einer Farbtemperatur von ca. 2.700 Kelvin.</p> <p>Auswirkung auf die Planung Keine</p>