

Zusammenstellung der Äußerungen

Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
zum Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“
im Ortsbezirk Bierstadt

Inhaltsverzeichnis

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

1. Bürger 01 (21.02.2025)	4
2. Bürger 02 (23.01.2025)	6
3. Bürger 03 (23.10.2025)	13
4. Bürger 04 (21.01.2025)	13
5. Bürger 05 (05.02.2025)	14
6. Bürger 06 (05.02.2025)	17
7. Bürger 07 (04.02.2025)	21
8. Bürger 08 (05.02.2025)	22
9. Bürger 09 (21.01.2025)	28
10. Bürger 10 (21.01.2025)	30
11. Bürger 11 (23.01.2025)	31
12. Bürger 12 (23.01.2025)	34
13. Bürger 13 (30.01.2025)	35
14. Bürger 14 (04.02.2025)	36
15. Bürger 15 (05.02.2025)	37
16. Bürger 16 (05.02.2025)	40
17. Bürger 17 (05.02.2025)	46
18. Bürger 18 (05.02.2025)	49
19. Bürger 19 (06.02.2025)	52
20. Bürger 20 (06.02.2025)	56
21. Bürger 21 (07.02.2025)	57
22. Bürger 22 (07.02.2025)	65
23. Bürger 23 (07.02.2025)	73
24. Bürger 24 (08.02.2025)	74
25. Bürger 25 (08.02.2025)	81
26. Bürger 26 (09.02.2025)	89

27. Bürger 27 (16.02.2025)	90
28. Bürger 28 (16.02.2025)	95
29. Bürger 29 (17.02.2025)	102
30. Bürger 30 (17.02.2025)	108
31. Bürger 31 (17.02.2025)	108
32. Bürger 32 (17.02.2025)	120
33. Bürger 33 (17.02.2025)	120
34. Bürger 34 (17.02.2025)	129
35. Bürger 35 (17.02.2025)	138
36. Bürger 36 (19.02.2025)	140
37. Bürger 37 (18.02.2025)	142
38. Bürger 38 (19.02.2025)	143
39. Bürger 39 (20.02.2025)	148
40. Bürger 40 (20.02.2025)	150
41. Bürger 41 (20.02.2025)	155
42. Bürger 42 (20.02.2025)	159
43. Bürger 43 (18.02.2025)	166
44. Bürger 44 (22.02.2025)	172
45. Bürger 45 (20.02.2025)	175

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

1. Industrie- und Handelskammer Wiesbaden	180
2. Polizeipräsidium Westhessen (Polizeidirektion Wiesbaden)	180
3. Deutsche Telekom Technik GmbH: Südwest PTI 12	181
4. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 23 - Liegenschaftsamt (Sonderaufgaben).....	182
5. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 63 - Bauaufsicht (Untere Bauaufsichtsbehörde)	184
6. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 70.2 -	185
Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden - Logistik	
7. Amt für den Ländlichen Raum, Umwelt, Veterinärwesen und Verbraucherschutz	187
Fachdienst Landwirtschaft	
8. BUND KV Wiesbaden für BUND Landesverband Hessen	189
9. Amt 36 - Umweltamt Wiesbaden	190
10. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 67 - Grünflächenamt.....	193
11. Gesundheitsamt	193
12. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Wohnen	198
13. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Grundsatz und Planung.....	198
14. Deutscher Gebirgs- und Wanderverein Landesverband Hessen e.V. (Verteilerstelle Götz)	202
15. Landesamt für Denkmalpflege Hessen - Bodendenkmalpflege	203

16. Dezernat für Umwelt, Wirtschaft, Gleichstellung und Organisation,	204
Referat für Wirtschaft und Beschäftigung	
17. Untere Denkmalschutzbehörde	204
18. Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH	205
19. Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen, NL Rhein-Main (Fachbereich CCWZ)	205
20. ESWE Verkehrsgesellschaft mbH - lokale Nahverkehrsaufgaben	205
21. ESWE Versorgung AG - Zentrale Koordination.....	207
22. RPDarmstadt	208
23. RPDA-Kampfmittelräumdienst	212
24. Feuerwehr Wiesbaden	214
25. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 3703 - Feuerwehr (Abteilung Vorbeugender Brandschutz)	217
26. Tiefbau und Vermessungsamt	222

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
Bürger 01	Sehr geehrte Damen und Herren, ich sehe den Bebauungsplan der Bierstadt Nord kritisch Warum wird in neben der Fliedner Schule nicht gebaut. Dort gibt bessere Anbindung an den Bus und an Elterntaxi. Ist das Problem des Verkehrskonzeptes schon gelöst.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Es dürfen keine Autos über die Wittenberger Straße und Eisenacher Straße fahren. In der Nähe der Altenwohnanlage und des Pflegeheims sollten die Senioren selbstbestimmt spazieren gehen können, da die Bewegung für sie sehr wichtig ist, Manchmal fahren die Autos auf der Meißener Straße zu schnell und	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass Verkehrsteilnehmer in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden. Die Feldwege sind nicht für den Regelverkehr vorgesehen.

	auf dem Feldweg knapp an den Spaziergängern und Hunden. Das birgt ein hohes Unfallrisiko. Zudem verlieren die Senioren beim Spaziergehen das Gleichgewicht und stürzen. Außerdem gibt es starken Verkehr im Bereich des Wolfsfeldes und in der Straße am Wolfsfeld, wo Autos in die Rostocker Straße fahren. Manchmal kommt es dort zu Staus.	Aus der Planung geht kein außergewöhnlich hohes Risiko für Senioren hervor. Zur Bewältigung der durch das Vorhaben prognostizierten Zusatzsatzverkehre wurde das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) angefertigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Wie ich beobachtet habe, laufen Hasen, Fasane, Uhus, Eulen und Rehe auf dem Feld. Liegen Ihnen die Tiere am Herzen?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
		Die Belange des Artenschutzes wurden durch den „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag („<i>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag „IGS Bierstadt-Nord“</i>“, Planungsbüro Koch, Stand Juli 2024) betrachtet und abschließend bewertet. Es bestehen lediglich Konflikte mit der im Planungsgebiet vorkommenden Populationen der Feldlerche und des Rebhuhns. Hierzu wurde ein Maßnahmenkonzept zur dauerhaften Sicherung der Population in angrenzenden Feldfluren erstellt. (<i>Ausgleichsmaßnahmenkonzept (CEF-Maßnahmen) für die Vogelarten Feldlerche und Rebhuhn</i>“, Planungsbüro Koch, Stand Juli 2023) Die hier beschriebenen Maßnahmen werden vor Baubeginn umgesetzt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Die Schule ist zudem zu ablegen, was möglicherweise zu Drogenmissbrauch, Vandalismus und Lärmbelästigung führen könnte.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt. Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan "Schulcampus Bierstadt-Nord" im Ortsbezirk Bierstadt</i>“, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) überprüft. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen.

		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
Bürger 02	- Die noch zu bauende Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt. - Der zusätzliche Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle wurde nicht berücksichtigt. - Der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen ist nicht berücksichtigt (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	- Die Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxis gebracht werden, ist unrealistisch.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amtes für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17

		Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs festgelegt. (<i>Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018</i>) Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Speziell im Winter, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden. Genau dann ist es aber für die Kinder	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw.

	aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel, Glätte. - Der Verlauf und die Straßenbreite der Speierlingstraße verführt dazu, schneller als 30 km/h zu fahren. Es ist nachgewiesen, dass Tempo 30 keine Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr erlaubt (Spielen...). Das Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird. Wie sollen Kinder sicher die Spielmöglichkeiten auf der südlichen Grünfläche erreichen? Die Parkplätze seitlich der Straße erhöhen die Gefahr für Kinder.	Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Es gibt viel zu wenige wettergeschützte und abschließbare Fahrradstellplätze an den Schulen bzw. kein Konzept zur Vermeidung von Vandalismus und Diebstahl.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Ausstattung von Fahrradstellplätzen sowie Konzepte zur Vermeidung von Vandalismus sind kein Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Es ist vorgesehen ein für Fahrradfahrer nutzungsfreundliches Konzept umzusetzen. Die konkreten Inhalte werden auf nachgelagerten Planungsebenen behandelt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation im Quartier	- Die notwendigen Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Osten (speziell von Kloppenheim aus) das Schulgelände zu erreichen, sind nicht vorgesehen.	Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrspolnerischen Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	- Die Ergebnisse einer Studie über die Auswirkungen von Tempolimits auf das Leben in einem Wohnquartier sind als Anlage beigefügt. Fakten zum Verkehrskonzept.pdf (bb_31528_fakten_zum_verkehrskonzept.pdf)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die den „Fakten zum Verkehrskonzept“ zugrunde liegende Schweizer Studie aus 2006 behandelt die Wirkung von Begegnungszonen (z. B. die Begünstigung von Kommunikation und Förderung des nachbarschaftlichen Lebens durch mehr Aufenthaltsqualität) und löst nicht die hier formulierte Problemstellung „Nicht-Einhalten von Tempolimits“. Der Straßenraum der Speierlingstraße ist kein Bestandteil des Bebauungsplangebiets. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulanfängerentscheidung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze – definiert von dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl

KOMFORT	Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl - Schutz für Fußgänger - die Angst vor dem Verkehr nehmen	Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl - beliebter öffentlicher Raum - Augen zur Straße - überlagende Funktionen zwischen Tag und Nacht - gute Beleuchtung	Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen - Wind - Regen / Schnee - Kälte / Hitze - Luftverschmutzung - Staub, Lärm, blendendes Licht
	Angebote für den Fußverkehr - genug Platz zum Gehen - keine Hindernisse - gute Bodenbeläge - für alle zugänglich - interessante Fassaden	Aufenthaltsgelegenheiten - Randefirst/attraktive Wartezonen - Sitzzelemente	Sitzgelegenheiten - spezielle Sitzbereiche - Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen - gute Sitzplätze - Ruhebänke
	Sehenswürdiges - verschiedene Betrachtungsabstände - keine Sichtschranken - interessante Aussichten - gute Beleuchtung bei Dunkelheit	Orte für Kommunikation - niedrige Lärmpegel - Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“	Orte für Spiel und Sport - ausliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel - bei Tag und bei Nacht - im Sommer wie im Winter
BEGLÜCKENDES	Multifunktionalität Beuten und Rhythmen nach menschlichem Maß	Angenehme klimatische Verhältnisse - Sonne / Schatten - Wärme / Kühlung - frische Brise	Positive Sinnesanreize - gutes Design, gute Details - gute Materialien - schöne Aussichten - Räume, Grünanlagen, Wasser

Quelle: Eigene Darstellung nach Jan Gehl, 2015

aus:



Ruhender Verkehr bewirkt Risiken!



Fotoquelle: Robert Pross

Fakt ist: Parkraummanagement trägt zur Verkehrssicherheit bei.

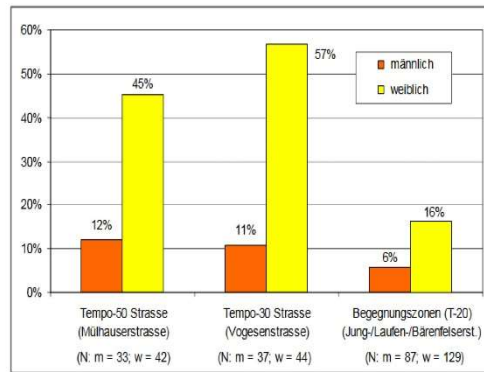


Abbildung 3: Anteil der Personen, die angeben, gelegentlich Angst vor Belästigungen und körperlichen Übergriffen zu haben nach Strassentyp und Geschlecht (N= 372)

aus: Sauter/Hüttenmoser, Integrationspotenziale im öffentlichen Raum

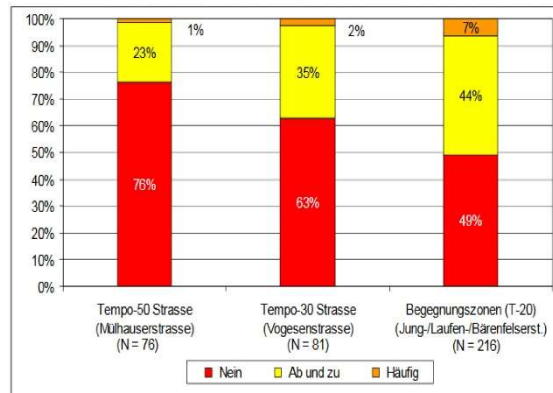
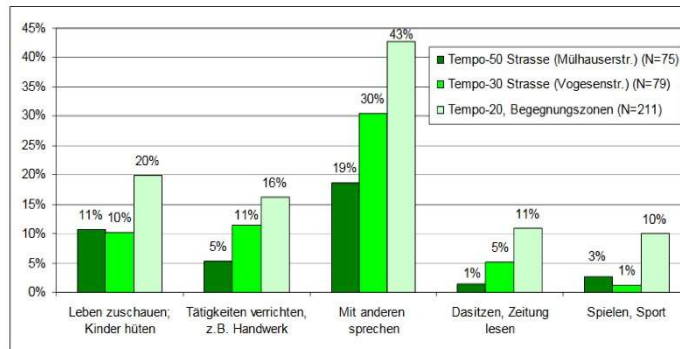


Abbildung 5: Anteile der Antworten auf die Frage „Nutzen Sie die Strasse und das Trottoir auch zum Verweilen bzw. für weitere Aktivitäten?“ nach Strassentyp (N= 373)

aus: Sauter/Hüttenmoser, Integrationspotenziale im öffentlichen Raum

Abbildung 6: Anteile der Aktivitäten gemessen an allen BewohnerInnen der jeweiligen Strasse (N= 365)



aus: Sauter/Hüttenmoser, Integrationspotenziale im öffentlichen Raum

Strassen sind Lebensräume und nicht nur Verkehrsflächen: Paradigmenwechsel

Zunächst muss in der Bevölkerung, der Politik und Verwaltung die Erkenntnis reifen, dass Strassen nicht einfach nur Verkehrsflächen, sondern Lebensräume sind. Dies führt zu einem Paradigmenwechsel in der Planung und Gestaltung öffentlicher (Strassen-)Räume.

aus: Sauter/Hüttenmoser, Integrationspotenziale im öffentlichen Raum

Bürger 03	Der Bebauungsplan blockiert die geradlinige Weiterführung der Speierlingstraße in Richtung auf die Kloppenheimer Straße (K 695) und behindert eine Ausweitung des Baugebietes Bierstadt-Nord nach Osten. Die mögliche Erweiterung des Baugebietes mit der Speierlingstraße als Haupterschließung ist schon bei der Städtebaulichen Rahmenplanung für Bierstadt-Nord berücksichtigt. In der Begründung zum B-Plan Bierstadt-Nord ist unter dem Stichwort "Ostanbindung" (S. 14) festgehalten: "Für eine zukünftige, bisher nicht projektierte Ostanbindung des Wohngebietes wurde bereits im städtebaulichen Konzept eine Freifläche gesichert und im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche festgesetzt." Auch wenn die Erweiterung des Baugebietes in absehbarer Zeit nicht geplant ist, sollte die Möglichkeit für eine Gebietserweiterung mit der Erschließung über die Speierlingstraße langfristig offen gehalten werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Von einer Erweiterung des Baugebiets wurde im Nachgang zur Aufstellung des Bebauungsplans Bierstadt Nord abgesehen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist auch mit einer zukünftigen Wiederaufnahme der Planung nicht zu rechnen. Die bereits hergestellte Erschließungsfläche wurde daher für die Erschließung des Schulcampus sinnvoll genutzt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
Bürger 04	(...) der aktuelle Bebauungsplan für Bierstadt Nord in seiner aktuellen Form würde eine starke Frequentierung von „Elterntaxis“ durch die Wohngebiete Bierstadt Nord und Wolfsfeld begünstigen. Dies erscheint mir nicht zeitgemäß. Ich bitte hier Alternativen zu prüfen, wie mehr ÖPNV zur Schule oder aber vorgelagerte „Kiss & Go“ Haltepunkte eingerichtet werden könnten, damit die „Elterntaxis“ nicht bis zur Schule selbst fahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die ggf. weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten, wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.

		Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens gem. § 4(2) BauGB beteiligt wurde. In der Stellungnahme wurde Folgendes grundsätzlich festgehalten: Der Planbereich ist mit der bestehenden Haltestelle Weimarer Straße im Dresdener Ring sowie perspektivisch mit einer geplanten neuen Bushaltestelle im Neubaugebiet Bierstadt-Nord in der Speierlingstraße gemäß der im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossenen Standards an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 05	Die noch zu bauende Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle wurde nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen ist nicht berücksichtigt (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhalteten Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

	Die Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxis gebracht werden, ist unrealistisch.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten.
--	---	--

		Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Speziell im Winter, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden. Genau dann ist es aber für die Kinder aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel, Glätte. Der Verlauf und die Straßenbreite der Speierlingstraße verführt dazu, schneller als 30 km/h zu fahren. Es ist nachgewiesen, dass Tempo 30 keine Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr erlaubt (Spielen...). Das Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird. Wie sollen Kinder sicher die Spielmöglichkeiten auf der südlichen Grünfläche erreichen? Die Parkplätze seitlich der Straße erhöhen die Gefahr für Kinder.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Es gibt viel zu wenige wettergeschützte und abschließbare Fahrradstellplätze an den Schulen bzw. kein Konzept zur Vermeidung von Vandalismus und Diebstahl.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Ausstattung von Fahrradstellplätzen sowie Konzepte zur Vermeidung von Vandalismus sind kein Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Es ist vorgesehen ein für Fahrradfahrer nutzungsfreundliches Konzept umzusetzen. Die konkreten Inhalte werden auf nachgelagerten Planungsebenen behandelt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die notwendigen Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Osten (speziell von Kloppenheim aus) das Schulgelände zu erreichen, sind nicht <i>vorgesehen</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrsplannerischen Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
Bürger 06	Die noch zu bauende Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle wurde nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen ist nicht berücksichtigt (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.).	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

		Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Die Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxi gebracht werden, ist unrealistisch.	Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsma-

		nagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Speziell im Winter, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden. Genau dann ist es aber für die Kinder aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel, Glätte. Der Verlauf und die Straßenbreite der Speierlingstraße verführt dazu, schneller als 30 km/h zu fahren. Es ist nachgewiesen, dass Tempo 30 keine Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr erlaubt (Spielen...).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen.

	Das Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird. Wie sollen Kindersicher die Spielmöglichkeiten auf der südlichen Grünfläche erreichen? Die Parkplätze seitlich der Straße erhöhen die Gefahr für Kinder.	Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Es gibt viel zu wenige wettergeschützte und abschließbare Fahrradstellplätze an den Schulen bzw. kein Konzept zur Vermeidung von Vandalismus und Diebstahl.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Ausstattung von Fahrradstellplätzen sowie Konzepte zur Vermeidung von Vandalismus sind kein Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Es ist vorgesehen ein für Fahrradfahrer nutzungsfreundliches Konzept umzusetzen. Die konkreten Inhalte werden auf nachgelagerten Planungsebenen behandelt.
	Die notwendigen Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Osten (speziell von Kloppenheim aus) das Schulgelände zu erreichen, sind nicht vorgesehen	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert.

		Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrsplannerischen Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 07	Da sich an die Schule ein Wohngebiet anschließt, sollte dringend darauf geachtet werden, dass es nicht dazu kommt, dass die Eltern ihre Kinder bis zur Schule fahren. Es wäre dringend nötig, dass es Plätze gibt, die außerhalb des Wohngebietes liegen, wo Eltern ihre Kinder aussteigen lassen müssen und auch gut können, um einen Verkehrskollaps zu vermeiden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Außerdem sollte es eine Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten geben, die Eltern davon abhält, schnell mal eine Abkürzung zur Schule zu nehmen.	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 08	wir wohnen in der Weimarer Straße (Nr 9) und sind daher direkt von dem Neubau des „Schulcampus Bierstadt Nord“ betroffen. Wir befürchten starke negative Auswirkungen auf unsere Lebensqualität (bspw. durch Lärmbelastung und Bebauung der Luftschneise der Frischluftzufuhr) - doch der Bau einer Schule scheint unumgänglich und nicht abwendbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Aus dem zur Offenlage ausgelegten Schallgutachten (<i>Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt Nord“, Dr. Gruschka Ingenieurs-gesellschaft, Stand 07.11.2023</i>) ist zu entnehmen, dass die Lärmentwicklung durch den Schulcampus allgemein verträglich ist. Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale Belüftungssituation und Kaltluftströmung wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Dennoch müssen Sie unbedingt Ihr Verkehrskonzept überdenken - alle folgenden Ausführungen werden die Notwendigkeit des Baus eines großen Parkplatzes direkt vor der Schule begründen. Ich (Mutter 2er Grundschulkinder) beschreibe hier nicht nur meine persönliche Meinung, sondern berücksichtige auch Feedback vieler kontaktierter Nachbarn.	Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
	Gegenwärtige Situation: Zwar mag die Verkehrslage um die Weimarer Straße generell als ruhig eingestuft werden - allerdings gibt es gegenwärtig gegen 8 Uhr eine Rush-Hour, in der Eltern der Kinder der Kita Wolfsfeld die Straße, Privatparkplätze und Garagen mit ihren parkenden Autos blockieren. Neben dem Ärgernis, mit dem eigenen Auto nicht starten zu können, kommt es bereits wiederholt dazu, dass für größere Fahrzeuge überhaupt kein Durchkommen möglich ist. Wir befürchten, dass viele künftige Schüler direkt an dem von der Weimarer Straße abzweigenden / an der Kita vorbeiführenden Gehweg aus den Elterntaxis gelassen werden/ Elterntaxis hier auf die Kinder nach Schulschluss warten oder Autos wild geparkt und verlassen werden. Die gegenwärtig bereits schlechte Situation wird somit signifikant verschlechtert - ein regelmäßiges Verkehrschaos ist in der Weimarer Straße zu erwarten...	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten, wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und

		sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Neben dem Ärgernis, selbst behindert zu werden, ist v.a. bedenklich, dass in Notfällen das Durchkommen für Einsatzfahrzeuge bspw. der Feuerwehr (bspw. bei einem Brand in der Kita) zu bestimmten Zeiten unmöglich wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Das Durchkommen von Einsatzfahrzeugen in Notfällen ist, sofern der Sachverhalt nicht von einer im Geltungsbereich des Bebauungsplans getroffenen Festsetzung ausgeht, kein Betrachtungsgegenstand eines Bebauungsplans. Die Feuerwehr Wiesbaden wurde im Zuge des Verfahrens beteiligt. Es liegen keine dahingehenden Hinweise vor.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Zudem wird es für laufende Schulkinder schwieriger, gefahrenlos die Straße zu überqueren oder für radfahrende Kinder, sicher an den abgestellten Autos (und den durch die Situation aggressiven Autofahrern) vorbei zu manövrieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Ihren Ausführungen zugrundeliegende Annahme, lediglich 20% der Kinder würden über den mobilisierten Individualverkehr zur Schule gelangen (=zusätzliche 160 Autos die morgens um 8 Uhr ins Wolfsfeld einfahren!), halte ich für zu gering. Haben Sie sich über die Situation an der Grundschule Bierstadt informiert? Wenn nicht kontaktieren Sie bitte den Schuldirektor Herrn Steuer. Die Verkehrssituation ist trotz all seiner Bemühungen und der Bemühungen der Schule häufig katastrophal! V.a. bei schlechtem Wetter/ Kälte wird ein Großteil der Kinder von Elterntaxis gebracht. Es ist zu erwarten, dass v.a. im Herbst und Winter weit über 160 zusätzliche Autos das Wolfsfeld/ Bierstadt Nord um 8 Uhr anfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des
--	--	--

		genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Bei Ihrer Idee der Einrichtung von Kiss & Ride Parkplätzen wurden mehrere Faktoren nicht berücksichtigt: Es bleibt nicht beim reinen und schnellen Absetzen der Kinder Beim Bringen der Kinder mag noch ein relativ kurzes Aussteigen möglich sein allerdings bleibt es nicht bei wenigen Sekunden: Die Eltern müssen an den Kofferraum um die Schulranzen zu holen und den Kindern anzuziehen Beim Abholen warten Eltern häufig viele Minuten im Auto oder (mit abseits/ in den Zonen abgestelltem Auto) vor der Schule Die angedachten (existierenden) Kiss & Ride Zonen sind absolut ungeeignet Dresdener Ring/ Weimarer Str: Hier wird in Ihrem Schreiben beurteilt, dass das Absetzen der Kinder auf Höhe der Polizeidienststelle an der Bushaltestelle ‚unkompliziert‘ sei. Im Gegenteil! Bereits ein einzelnes stehendes Auto wird dazu führen, dass weder der Bus (und offenbar soll die [Schul-] Busfrequenz erhöht werden) noch dahinter kommende Autos weiterfahren können! Wie sollen hier Eltern aussteigen und an den Kofferraum gehen? Oder gar 5-10 Minuten nach Schulende auf ihre Kinder warten Rostocker Straße: Der Wendehammer ist dazu da, mit Autos wenden zu können - nicht um zu parken! Es wird geschrieben, dass auch das Aufnehmen der Schüler hierüber problemlos erfolgen könnte. Überall im Wendehammer befinden sich private Einfahrten! Und bei abgestellten/ wartenden Elterntaxis ist auch hier ein Verkehrschaos zu erwarten! Ein einzelnes geparktes Auto wäre ja schon ausreichend, dass der Verkehr nicht mehr wenden und abfließen könnte! Am Wolfsfeld (Ritterspfad/ Leipziger Straße) - es handelt sich hier um eine v.a. im Berufsverkehr sehr stark befahrene Straße (Tempo 50) - hier anzuhalten, um Kinder aussteigen zu lassen oder gar auf Kinder nach der Schule zu warten ist absolut unmöglich!!! Somit sind zumindest diese 3 angedachten Kiss & Ride Zonen absolut ungeeignet - einzige Alternative stellt die Speierlingstraße dar - hier muss entsprechend ausreichend Platz für wartende Autos eingeplant werden! Aber dies wird nicht für 160+ wartende Autos kapazitär fassen können - ein zusätzlicher großer Parkplatz (in Schulnähe) ist unbedingt notwendig!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten, wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus

		und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Des Weiteren wird die angedachte neue Busführung der Linie 17 vermutlich dazu führen, dass gegenwärtige Parkplätze (Wittenberger Str. und Eisenacher Str.) wegfallen. Allerdings sind die Parkplätze bereits gegenwärtig weitestgehend belegt (tagsüber v.a. durch Beschäftigte des DG Verlags). Mit Wegfall dieser Parkplätze wird es für Anwohner und unsere Besucher äußerst schwierig, einen Abstellplatz zu finden! Momentan haben Sie noch die Gelegenheit, in Ihrer Projektplanung ausreichend (unterirdische) Parkplätze zu berücksichtigen. Bitte versäumen Sie diese nicht! Bitte berücksichtigen Sie die Wünsche und Ängste der Anwohner - unsere Lebensqualität wird durch den Neubau der Schule schon genug beeinflusst - vermeiden Sie allmorgendlichen zusätzlichen Ärger und umfangreiche Gefahrensituationen durch ein Verkehrschaos.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die Stellplatzsituation der DG-Nexolution ist ebenfalls kein Belang, der durch den Bebauungsplan steuerbar ist. Eine Lösung des möglichen Konflikts kann über anderweitige behördliche Maßnahmen, wie bspw. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen gefunden werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

Bürger 09	ich sehe den Bebauungsplan der Bierstadt Nord kritisch Warum wird in neben der Fliedner Schule nicht gebaut. Dort gibt bessere Anbindung an den Bus und an Elterntaxi. Ist das Problem des Verkehrskonzeptes schon gelöst.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Es dürfen keine Autos über die Wittenberger Straße und Eisenacher Straße fahren. In der Nähe der Altenwohnanlage und des Pflegeheims sollten die Senioren selbstbestimmt spazieren gehen können, da die Bewegung für sie sehr wichtig ist, Manchmal fahren die Autos auf der Meißener Straße zu schnell und auf dem Feldweg knapp an den Spaziergängern und Hunden. Das birgt ein hohes Unfallrisiko. Zudem verlieren die Senioren beim Spaziergehen das Gleichgewicht und stürzen. Außerdem gibt es starken Verkehr im Bereich des Wolfsfeldes und in der Straße am Wolfsfeld, wo Autos in die Rostocker Straße fahren. Manchmal kommt es dort zu Staus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass Verkehrsteilnehmer in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden. Die Feldwege sind nicht für den Regelverkehr vorgesehen. Aus der Planung geht kein außergewöhnlich hohes Risiko für Senioren hervor. Zur Bewältigung der durch das Vorhaben prognostizierten Zusatzsatzverkehre wurde das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) angefertigt.

		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich keine Festsetzungen zur Regulierung des Verkehrs aufnehmen. Dies obliegt der zuständigen Straßenbehörde und der städtischen Verkehrsüberwachung.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Wie ich beobachtet habe, laufen Hasen, Fasane, Uhus, Eulen und Rehe auf dem Feld. Liegen Ihnen die Tiere am Herzen?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange des Artenschutzes wurden durch den „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag („Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag „IGS Bierstadt-Nord“, Planungsbüro Koch, Stand Juli 2024) betrachtet und abschließend bewertet. Es bestehen lediglich Konflikte mit der im Planungsgebiet vorkommenden Populationen der Feldlerche und des Rebhuhns. Hierzu wurde ein Maßnahmenkonzept zur dauerhaften Sicherung der Population in angrenzenden Feldfluren erstellt. (<i>Ausgleichsmaßnahmenkonzept (CEF-Maßnahmen)</i>)
	Die Schule ist zudem zu abgelegen, was möglicherweise zu Drogenmissbrauch, Vandalismus und Lärmbelästigung führen könnte	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt. Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt“, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) überprüft. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen. Faktoren wie Drogenmissbrauch und/oder Vandalismus sind keine qualifizierbaren Faktoren. Es kann grundsätzlich von einer ausreichenden sozialen Kontrolle im Bereich des Schulcampus ausgegangen werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

Bürger 10	(...) der aktuelle Bebauungsplan für Bierstadt Nord in seiner aktuellen Form würde eine starke Frequentierung von „Elterntaxis“ durch die Wohngebiete Bierstadt Nord und Wolfsfeld begünstigen. Dies erscheint mir nicht zeitgemäß. Ich bitte hier Alternativen zu prüfen, wie mehr ÖPNV zur Schule oder aber vorgelagerte „Kiss & Go“ Haltepunkte eingerichtet werden könnten, damit die „Elterntaxis“ nicht bis zur Schule selbst fahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 11	- Die noch zu bauende Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der

	- Der zusätzliche Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle wurde nicht berücksichtigt. - Der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen ist nicht berücksichtigt (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.).	Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxis gebracht werden, ist unrealistisch.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren.

		Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
	Speziell im Winter, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden. Genau dann ist es aber für die Kinder aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel, Glätte. - Der Verlauf und die Straßenbreite der Speierlingstraße verführt dazu, schneller als 30 km/h zu fahren. Es ist nachgewiesen, dass Tempo 30 keine Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr erlaubt (Spielen...). Das Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird. Wie sollen Kinder sicher die Spielmöglichkeiten auf der südlichen Grünfläche erreichen? Die Parkplätze seitlich der Straße erhöhen die Gefahr für Kinder.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen.

		Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Es gibt viel zu wenige wettergeschützte und abschließbare Fahrradstellplätze an den Schulen bzw. kein Konzept zur Vermeidung von Vandalismus und Diebstahl.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Ausstattung von Fahrradstellplätzen sowie Konzepte zur Vermeidung von Vandalismus sind kein Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Es ist vorgesehen ein für Fahrradfahrer nutzungsfreundliches Konzept umzusetzen. Die konkreten Inhalte werden auf nachgelagerten Planungsebenen behandelt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die notwendigen Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Osten (speziell von Kloppenheim aus) das Schulgelände zu erreichen, sind nicht vorgesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert.

		Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrspolitischer Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die Ergebnisse einer Studie über die Auswirkungen von Tempolimits auf das Leben in einem Wohnquartier sind als Anlage beigefügt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Kontext der den „Fakten zum Verkehrskonzept“ zugrunde liegende Schweizer Studie aus 2006 behandelt die Wirkung von Begegnungszonen (z. B. die Begünstigung von Kommunikation und Förderung des Nachbarschaftlichen Lebens durch mehr Aufenthaltsqualität) und löst nicht die hier formulierte Problemstellung „Nicht-Einhalten von Tempolimits“.
Bürger 12	Der Bebauungsplan blockiert die geradlinige Weiterführung der Speierlingstraße in Richtung auf die Kloppenheimer Straße (K 695) und behindert eine Ausweitung des Baugebietes Bierstadt-Nord nach Osten. Die mögliche Erweiterung des Baugebietes mit der Speierlingstraße als HAUPTerschließung ist schon bei der städtebaulichen Rahmenplanung für Bierstadt-Nord berücksichtigt. In der Begründung zum B-Plan Bierstadt-Nord ist unter dem Stichwort "Ostanschlus" (S. 14) festgehalten: "Für eine zukünftige, bisher nicht projektierte Ostanschlus des Wohngebietes wurde bereits im städtebaulichen Konzept eine Freifläche gesichert und im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche festgesetzt." Auch wenn die Erweiterung des Baugebietes in absehbarer Zeit nicht geplant ist, sollte die Möglichkeit für eine Gebietserweiterung mit der Erschließung über die Speierlingstraße langfristig offen gehalten werden.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Von einer Erweiterung des Baugebiets wurde im Nachgang zur Aufstellung des BP Bierstadt Nord abgesehen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist auch mit einer zukünftigen Wiederaufnahme der Planung nicht zu rechnen. Die bereits hergestellte Erschließungsfläche wurde daher für die Erschließung des Schulcampus sinnvoll genutzt.
Bürger 13	Ich würde gerne wissen wie die ganzen Schüler die mit dem PKW gebracht werden zur Schule anfahren? Denn nicht alle werden mit dem Bus kommen.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> ,

	Die Weimarer Straße ist ja heute schon von den ganzen Eltern Taxis (SUVs) morgens zugeparkt denn die müssen Ihre Kinder ja bis zur Tür der Kita fahren. Es gibt keinerlei Straße zur neuen Schule durch Bierstadt Nord, sondern alles soll sich durch den Dresdner Ring und Co quälen. Also das Konzept ist so zu 100% nicht tragbar.	ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 14	Da sich an die Schule ein Wohngebiet anschließt, sollte dringend darauf geachtet werden, dass es nicht dazu kommt, dass die Eltern ihre Kinder bis zur Schule fahren. Es wäre dringend nötig, dass es Plätze gibt, die außerhalb des Wohngebietes liegen, wo Eltern ihre Kinder aussteigen lassen müssen und auch gut können, um einen Verkehrskollaps zu vermeiden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ih-

	Außerdem sollte es eine Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten geben, die Eltern davon abhält, schnell mal eine Abkürzung zur Schule zu nehmen.	rem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 15	Vielen Dank für die Bereitstellung der Planungsunterlagen und Möglichkeit zur Stellungnahme. Ich denke, dass die Schule mit angeschlossener Sporthalle für	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Vorhaben wird zusätzliche Verkehrsbewegungen auslösen.

	Bierstadt Nord zu einer erhöhten Verkehrsbelastung führt. Ich bin absoluter Befürworter der Schule und möchte mich für einen verkehrsberuhigten Stadtteil Bierstadt Nord aussprechen:	Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus wurde nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geprüft Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Ich denke, dass vor allem in den Wintermonaten (aber auch ganzjährig) die angegebenen 20% Individualverkehr das tatsächliche Aufkommen unterschätzen. Sind das Erfahrungswerte von andern Schulen?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rück-

		sprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Wie soll sichergestellt werden, dass die Elterntaxis nicht einfach die Speierlingstraße bis zum Schulgebäude durchfahren?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht

		nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Sollen in die Speierlingstraße Fahrbahnschwellen (oder sonstige Hindernisse) eingebaut werden, die verhindern, dass PKW in höherer Geschwindigkeit durch die Straße fahren? Sind Zebrastreifen geplant? Ist es denkbar Spielstraßen in den Seitenstraßen einzurichten? (Verlängerung der Eisenacher Straße und Wittenberger Str / Gravensteinerstraße) - Welche Maßnahmen werden sonst getroffen, um das Viertel Bierstand Nord verkehrsberuhigt zu gestalten? Ich bin mir darüber bewusst, wie schwierig es ist bestehende Viertel und Straßen in ihrem Verkehrskonzept anzupassen, weil Änderungen häufig zunächst auf Ablehnung stoßen. In diesem neuen Wohngebiet besteht nun die Chance gleich von Beginn an Fußgänger, Fahrradfahrern, spielenden Kinder Vorrang vor dem PKW-Verkehr zu gewähren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 16	wir wohnen in der Weimarer Straße (Nr 9) und sind daher direkt von dem Neubau des „Schulcampus Bierstadt Nord“ betroffen. Wir befürchten starke negative Auswirkungen auf unsere Lebensqualität (bspw. durch Lärmbelastung und Bebauung der Luftschneise der Frischluftzufuhr) – doch der Bau einer Schule scheint unumgänglich und nicht abwendbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Aus dem zur Offenlage ausgelegten Schallgutachten (Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt Nord“, Dr. Gruschka Ingenieurs-gesellschaft, Stand 07.11.2023) ist zu entnehmen, dass die Lärmentwicklung durch den Schulcampus allgemein verträglich ist. Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale Belüftungssituation und Kaltluftströmung wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplana, Stand Nov. 2023</i>) Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Dennoch müssen Sie unbedingt Ihr Verkehrskonzept überdenken - alle folgenden Ausführungen werden die Notwendigkeit des Baus eines großen Parkplatzes direkt vor der Schule begründen. Ich (Mutter 2er Grundschulkinder) beschreibe hier nicht nur meine persönliche Meinung, sondern berücksichtige auch Feedback vieler kontaktierter Nachbarn.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann lediglich für seinen Geltungsbereich verbindliche Aussagen zur Nutzung des Bodens treffen. Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an

		Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Gegenwärtige Situation: Zwar mag die Verkehrslage um die Weimarer Straße generell als ruhig eingestuft werden - allerdings gibt es gegenwärtig gegen 8 Uhr eine Rush-Hour, in der Eltern der Kinder der Kita Wolfsefeld die Straße, Privatparkplätze und Garagen mit ihren parkenden Autos blockieren. Neben dem Ärgernis, mit dem eigenen Auto nicht starten zu können, kommt es bereits wiederholt dazu, dass für größere Fahrzeuge überhaupt kein Durchkommen möglich ist. Wir befürchten, dass viele künftige Schüler direkt an dem von der Weimarer Straße abzweigenden / an der Kita vorbeiführenden Gehweg aus den Elterntaxis gelassen werden/ Elterntaxis hier auf die Kinder nach Schulschluss warten oder Autos wild geparkt und verlassen werden. Die gegenwärtig bereits schlechte Situation wird somit signifikant verschlechtert - ein regelmäßiges Verkehrschaos ist in der Weimarer Straße zu erwarten...	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Neben dem Ärgernis, selbst behindert zu werden, ist v.a. bedenklich, dass in Notfällen das Durchkommen für Einsatzfahrzeuge bspw. der Feuerwehr (bspw. bei einem Brand in der Kita) zu bestimmten Zeiten unmöglich wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Durchkommen von Einsatzfahrzeugen in Notfällen ist, sofern der Sachverhalt nicht von einer im Geltungsbereich des Bebauungsplans getroffenen Festsetzung ausgeht, kein

		Betrachtungsgegenstand eines Bebauungsplans. Die Feuerwehr Wiesbaden wurde im Zuge des Verfahrens beteiligt. Es liegen keine dahingehenden Hinweise vor. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Zudem wird es für laufende Schulkinder schwieriger, gefahrenlos die Straße zu überqueren oder für radfahrende Kinder, sicher an den abgestellten Autos (und den durch die Situation aggressiven Autofahrern) vorbei zu manövrieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Ihren Ausführungen zugrundeliegende Annahme, lediglich 20% der Kinder würden über den mobilisierten Individualverkehr zur Schule gelangen (=zusätzliche 160 Autos die morgens um 8 Uhr ins Wolfsfeld einfahren!), halte ich für zu gering. Haben Sie sich über die Situation an der Grundschule Bierstadt informiert?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik

Wenn nicht kontaktieren Sie bitte den Schuldirektor Herrn Steuer. Die Verkehrssituation ist trotz all seiner Bemühungen und der Bemühungen der Schule häufig katastrophal! V.a. bei schlechtem Wetter/ Kälte wird ein Großteil der Kinder von Elterntaxis gebracht. Es ist zu erwarten, dass v.a. im Herbst und Winter weit über 160 zusätzliche Autos das Wolfsfeld/ Bierstadt Nord um 8 Uhr anfahren.

und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren.

Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs *festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)*

Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre).

Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Bei Ihrer Idee der Einrichtung von Kiss & Ride Parkplätzen wurden mehrere Faktoren nicht berücksichtigt: Bei Ihrer Idee der Einrichtung von Kiss & Ride Parkplätzen wurden mehrere Faktoren nicht berücksichtigt: Es bleibt nicht beim reinen und schnellen Absetzen der Kinder Beim Bringen der Kinder mag noch ein relativ kurzes Aussteigen möglich sein> allerdings bleibt es nicht bei wenigen Sekunden: Die Eltern müssen an den Kofferraum um die Schulanzen zu holen und den Kindern anzuziehen Beim Abholen warten Eltern häufig viele Minuten im Auto oder (mit abseits/ in den Zonen abgestelltem Auto) vor der Schule Die angedachten (existierenden) Kiss & Ride Zonen sind absolut ungeeignet Dresdener Ring/ Weimarer Str: Hier wird in Ihrem Schreiben beurteilt, dass das Absetzen der Kinder auf Höhe der Polizeidienststelle an der Bushaltestelle ‚unkompliziert‘ sei. Im Gegenteil! Bereits ein einzelnes stehendes Auto wird dazu führen, dass weder der Bus (und offenbar soll die [Schul-] Busfrequenz erhöht werden) noch dahinter kommende Autos weiterfahren können! Wie sollen hier Eltern aussteigen und an den Kofferraum gehen? Oder gar 5-10 Minuten nach Schulende auf ihre Kinder warten Rostocker Straße: Der Wendehammer ist dazu da, mit Autos wenden zu können - nicht um zu parken! Es wird geschrieben, dass auch das Aufnehmen der Schüler hierüber problemlos erfolgen könnte. Überall im Wendehammer befinden sich private Einfahrten! Und bei abgestellten/ wartenden Elterntaxis ist auch hier ein Verkehrschaos zu erwarten! Ein einzelnes geparktes Auto wäre ja schon ausreichend, dass der Verkehr nicht mehr wenden und abfließen könnte! Am Wolfesfeld (Ritterspfad/ Leipziger Straße) - es handelt sich hier um eine v.a. im Berufsverkehr sehr stark befahrene Straße (Tempo 50) - hier anzuhalten, um Kinder aussteigen zu lassen oder gar auf Kinder nach der Schule zu warten ist absolut unmöglich!!! Somit sind zumindest diese 3 angedachten Kiss & Ride Zonen absolut ungeeignet - einzige Alternative stellt die Speierlingstraße dar - hier muss entsprechend ausreichend Platz für wartende Autos eingeplant werden! Aber dies wird nicht für 160+ wartende Autos kapazitär fassen können - ein zusätzlicher großer Parkplatz (in Schulnähe) ist unbedingt notwendig!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Be-

		bauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulunutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Des Weiteren wird die angedachte neue Busführung der Linie 17 vermutlich dazu führen, dass gegenwärtige Parkplätze (Wittenberger Str. und Eisenacher Str.) wegfallen. Allerdings sind die Parkplätze bereits gegenwärtig weitestgehend belegt (tagsüber v.a. durch Beschäftigte des DG Verlags). Mit Wegfall dieser Parkplätze wird es für Anwohner und unsere Besucher äußerst schwierig, einen Abstellplatz zu finden! Momentan haben Sie noch die Gelegenheit, in Ihrer Projektplanung ausreichend (unterirdische) Parkplätze zu berücksichtigen. Bitte versäumen Sie diese nicht! Bitte berücksichtigen Sie die Wünsche und Ängste der Anwohner - unsere Lebensqualität wird durch den Neubau der Schule schon genug beeinflusst - vermeiden Sie allmorgendlichen zusätzlichen Ärger und umfangreiche Gefahrensituationen durch ein Verkehrschaos.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die Stellplatzsituation der DG-Nexolution ist ebenfalls kein Belang, der durch den Bebauungsplan steuerbar ist. Eine Lösung des möglichen Konflikts kann über anderweitige behördliche Maßnahmen, wie bspw. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen gefunden werden.
Bürger 17	Die noch zu bauende Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle wurde nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen ist nicht berücksichtigt (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.).	Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxis gebracht werden, ist unrealistisch.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und

		Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Speziell im Winter, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden. Genau dann ist es aber für die Kinder aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel, Glätte. Der Verlauf und die Straßenbreite der Speierlingstraße verführt dazu,	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein.

	schneller als 30 km/h zu fahren. Es ist nachgewiesen, dass Tempo 30 keine Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr erlaubt (Spielen...). Das Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird. Wie sollen Kinder sicher die Spielmöglichkeiten auf der südlichen Grünfläche erreichen? Die Parkplätze seitlich der Straße erhöhen die Gefahr für Kinder.	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Es gibt viel zu wenige wettergeschützte und abschließbare Fahrradstellplätze an den Schulen bzw. kein Konzept zur Vermeidung von Vandalismus und Diebstahl.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Ausstattung von Fahrradstellplätzen sowie Konzepte zur Vermeidung von Vandalismus sind kein Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Es ist vorgesehen ein für Fahrradfahrer nutzungsfreundliches Konzept umzusetzen. Die konkreten Inhalte werden auf nachgelagerten Planungsebenen behandelt.
	Die notwendigen Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Osten (speziell von Kloppenheim aus) das Schulgelände zu erreichen, sind nicht vorgesehen	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des

		Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrsplannerischen Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 18	Die noch zu bauende Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle wurde nicht berücksichtigt. Der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen ist nicht berücksichtigt (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Die Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxis gebracht werden, ist unrealistisch.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten.
--	---	--

		Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Speziell im Winter, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden. Genau dann ist es aber für die Kinder aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel, Glätte. Der Verlauf und die Straßenbreite der Speierlingstraße verführt dazu, schneller als 30 km/h zu fahren. Es ist nachgewiesen, dass Tempo 30 keine Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr erlaubt (Spielen...). Das Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird. Wie sollen Kinder sicher die Spielmöglichkeiten auf der südlichen Grünfläche erreichen? Die Parkplätze seitlich der Straße erhöhen die Gefahr für Kinder.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Es gibt viel zu wenige wettergeschützte und abschließbare Fahrradstellplätze an den Schulen bzw. kein Konzept zur Vermeidung von Vandalismus und Diebstahl.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Ausstattung von Fahrradstellplätzen sowie Konzepte zur Vermeidung von Vandalismus sind kein Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Es ist vorgesehen ein für Fahrradfahrer nutzungsfreundliches Konzept umzusetzen. Die konkreten Inhalte werden auf nachgelagerten Planungsebenen behandelt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die notwendigen Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Osten (speziell von Kloppenheim aus) das Schulgelände zu erreichen, sind nicht	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrsplannerischer Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 19	Einwendungen zum Bebauungsplan Schulcampus Bierstadt-Nord Die Verkehrsplanung berücksichtigt nicht ausreichend den zusätzlichen Verkehr durch die außerschulische Nutzung der Sporthalle. Weiterhin wurde der zusätzliche Busverkehr mit Schulbussen (Einfahrt über Wittenberger Str. und Ausfahrt über Eisenacher Str.) nicht ausreichend berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweite-

		rung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde.	
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.	
	Es ist eine sehr unrealistische Annahme, dass nur 20% der Kinder mit Elterntaxi gebracht werden. In den kalten Monaten, werden viele Kinder, die bei gutem Wetter mit dem Fahrrad kommen, mit dem Auto gebracht werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
		Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rück-	

		sprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Da ist es dann für die Kinder aus dem Wohngebiet, die zu Fuß unterwegs sind, am gefährlichsten: Dunkelheit, Nebel und Glätte. Der breite Strassenverlauf bzw. die Straßenbreite der Speierlingstraße verführen dazu, schneller als 30 km/h zu fahren. Bekannte Studien weisen nach, dass in Tempo 30 Zonen keine gefahrlose Nutzung der Straße für anderes als Autoverkehr möglich ist. Das deutliche Verkehrsaufkommen auf der Speierlingstraße wird dazu führen, dass das Wohngebiet in zwei Teile geteilt wird und die Überquerung von der oberen in die untere Zone birgt durch die Parkplätze seitlich der Straße zusätzliche Gefahren für Kinder.	Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulanfängerentscheidung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Notwendige Fahrrad- und Fußgängerwege, um von Kloppenheim aus das Schulgelände zu erreichen sind nicht durchgängig vorhanden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die befestigten Wege, die die Schule aus östlicher Richtung (Kloppenheim, Igstadt) erschließen, sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) in Anlage 2.2 gekennzeichnet. Entlang der K659 aus/in Richtung Kloppenheim ist dieser neben der Kfz-Fahrbahn asphaltiert angelegt und als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen.

		Zur Sicherung der Zuwegung des Campus von Osten wurde südlich des Grundstücks der Fuß und Radweg - FR 2 festgesetzt. Dieser Anschluss ist im Zuge detaillierter verkehrsplannerischen Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz der LH Wiesbaden zu integrieren.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die geplante Kita am Ende der Speierlingstraße wurde in der Verkehrsbetrachtung nicht berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.		
Bürger 20	bei der Durchsicht des Bebauungsplans ist aufgefallen, dass Sie den Privatparkplatz des Pflegezentrums Konrad Arndt, Meißener Straße 25, in 65191 Wiesbaden als öffentlichen Parkplatz ausgewiesen haben. Ich gehe davon aus, dass dies ein Fehler ist. In der Meißener Straße besteht bereits ein Mangel an Parkplätzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Eine Überplanung des beschriebenen Parkplatzes geht aus den Unterlagen nicht hervor. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans wurden ausschließlich in Eigentum der LH Wiesbaden befindliche Flurstücke überplant.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Sind Mitarbeiter und öffentliche Parkplätze für den Schulcampus in Planung, wie viele und wo?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH

	Ich bitte um Rückmeldung.	Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 21	wir möchten als Anwohner der Speierlingstraße, die Möglichkeit nutzen eine Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung des Landeshauptstadt Wiesbaden - Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch BauGB veröffentlicht im Wiesbadener Kurier am 13.01.2025 abzugeben, da wir als direkte Anwohner von dem Bau des Schulcampus Bierstadt-Nord betroffen sind. Im Gestaltungshandbuch für das Wohngebiet Bierstadt-Nord, der Landeshauptstadt Wiesbaden vom Dezember 2020 wurde das Wohngebiet Bierstadt-Nord beschrieben, dass \"vorrangig gewohnt wird\" und der \"Boulevard als Begegnungsort fungierenden soll, welche aus unserer Sicht nur auf Basis eines verkehrsberuhigten Gebietes möglich ist. Der Ortsbeirat Bierstadt hat in seiner Sitzung am 07.04.2022 beschlossen, dass das Wohngebiet Bierstadt-Nord als \"Fahrrad-Zone\" ausgewiesen werden soll.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Schulbetrieb schließt aufgrund der sozialen Zwecken dienenden Nutzung die vorrangige Wohnnutzung in Bierstadt Nord nicht aus. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen.

		Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Insbesondere beziehen wir uns auf das (15) Mobilitätskonzept sowie auf das (16) Verkehrskonzept. Anzumerken ist, dass in dem Mobilitätskonzept auf die bestehende Verkehrssituation (Seite 2) hingewiesen wurde, jedoch zu diesem Zeitpunkt das Wohngebiet von wenigen Anwohnern bewohnt wird. Dem Verkehrskonzept ist zu entnehmen, dass am 06.08.2021 eine Verkehrszählung stattgefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt hat die Covid-Pandemie den täglichen Verkehr erheblich verändert und viele Berufstätige waren im Homeoffice.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planungsmaßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte dar und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Auf Seite 4 des Verkehrskonzepts wird die Verkehrsbelastung des DG-Verlags näher beschrieben. Diese spiegelt absolut nicht den Gegebenheiten wieder. Die Mitarbeiter des DG-Verlags nutzen bereits morgen um kurz nach 6:00 Uhr die Zufahrt zur Speierlingstraße und parken auf den noch vorhandenen und nicht weiter ausgeschilderten Schotterstreifen der Speierlingstraße. Hier sehen wir einen dringenden Handlungsbedarf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die durch die Mitarbeiter des DG-Verlags ausgelösten Konflikte in der aktuellen Parkierungssituation können über den Bebauungsplan nicht gesteuert werden, da der Konflikt außerhalb seines Geltungsbereichs liegt. Es wird auf die Zuständigkeit der städtischen Ordnungsbehörden verwiesen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Ein weiterer Satz auf Seite 7 des Verkehrskonzepts: \"dem entsprechend wird hier davon ausgegangen, dass der überwiegende Anteil an Elterntaxis über die B455 und die Speierlingstraße verläuft.\" Dem wird nach unserer Einschätzung auch so sein und die Kiss & Ride Zonen werden voraussichtlich nicht wie angedacht genutzt werden, was sich im gesamten Wohngebiet Bierstadt-Nord erheblich negativ auswirken wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Annahme, dass lediglich 20 % der Kinder gefahren werden, teilen wir nicht und gehen gerade in der dunklen Jahreszeit von einem höheren Anteil aus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17

		Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Auch wurde die außerschulische Nutzung insbesondere der Sporthallen in dem Konzept aus unserer Sicht nicht ausreichend gewürdigt und die Notwendigkeit	Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der

	der zur Verfügung stehenden Parkplätze nicht bedacht. Da sich diese Bekanntmachung lediglich auf den Schulcampus bezieht, sollte bereits zu diesem Zeitpunkt auch die gegenüberliegende Kindertagesstätte am Ende der Speierlingstraße mit bedacht werden. Hier werden voraussichtlich nicht nur Kinder aus Bierstadt-Nord bzw. einem Radius von einem Kilometer aufgenommen, sodass hier eine starke zusätzliche Verkehrsbelastung entsteht. Die AWO-Pflegeeinrichtung und ein möglicher Ausbau des DG-Verlags wurden berücksichtigt, jedoch nicht die neue Kindertagesstätte. Dem Personal wie auch den Eltern müssen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.	Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Der Seite 10 des Mobilitätskonzepts ist zu entnehmen, dass für den ÖPNV die \Einfahrt in das neue Wohngebiet über die Wittenberger Straße, in der eine neue Endhaltestelle eingerichtet wird. Der Anlage 2.3 des Mobilitätskonzepts \Mobilitätskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr\ ist zu entnehmen, dass eine neue Endhaltestelle in der Speierlingstraße vorgesehen ist. Dies widerspricht der bisherigen Planung und es ist ratsam die Speierlingstraße nicht noch zusätzlich mit wartenden Bussen zu belasten. Um die Verkehrssituation auf der Speierlingstraße zu entspannen, muss die neue Endhaltestelle für Busse in der Wittenberger Straße installiert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Die "Kiss & Ride" Zonen sollten jeweils (zumindest) rund 200 m vom Schulcampus entfernt liegen". In Bezug auf die Speierlingstraße ist ein möglicher Kiss & Ride Standort geplant, welcher sich oberhalb des Allensteiner Wegs befinden soll. Ausgehend vom obersten Ende des Schulcampus wäre 200 m die erste Einmündung in den Renettenring. Bis zum geplanten Standort sind es ca. 450 m. Ziel muss es sein, möglichst viele Pkw außerhalb des Wohngebiets zu halten und in unmittelbarer Nähe zum Schulcampus nicht zu erlauben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die endgültige Entscheidung über den Standort von Haltestellen und Kiss & Ride Zonen obliegt den zuständigen Fachämtern. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Der Anlage 2.4 des Mobilitätskonzepts "MIV / Kiss&Ride Standorte" ist zu entnehmen, dass der Standort Speierlingstraße oberhalb des Allensteinerwegs über den Ingrid-Marie-Weg abfließen soll. Dies ist jedoch nicht möglich, da im Bebauungsplan lediglich ein Fußweg, jedoch keine durchgängige Straße (Ingrid-Marie-Weg) für Pkws vorgesehen ist. Auf Seite 1 des Verkehrskonzepts ist folgender Satz zu lesen: "In den Planfällen ist ein Kiss-and- Ride-Parkplatz auf dem zukünftigen Schulgelände zu berücksichtigen, dessen Erschließung über die Speierlingstraße erfolgt." Dieser Satz widerspricht den geplanten Standorten der Kiss & Ride" Zonen im Mobilitätskonzept.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.

		Die dem Mobilitätskonzept vorgelagerte Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) sah im zu betrachtenden Planungsfall einen Kiss and Ride Standort auf dem Schulgelände vor. Im Fazit des Gutachtens wurde der Sachverhalt der zu erwartenden Risiken bezüglich der Elterntaxis benannt. Es wurde empfohlen, zur Reduzierung / Niedrighaltung des schulbezogenen - vor allem elterlichen -Kfz-Verkehrsaufkommens begleitende Maßnahmen auszugestalten, abzustimmen und umzusetzen. Die auf Grundlage des Verkehrsgutachtens im Anschluss ausgearbeiteten Maßnahmen im Mobilitätskonzept sind die maßgeblichen Anhaltspunkte für die Handhabung der durch den Schulbetrieb ausgelösten Zusatzverkehre. Hier wurde kein Kiss-and-Ride Parkplatz auf dem Schulgelände mehr vorgesehen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	In den Konzepten wurden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Gegensteuerung der Eltern-Taxen aufgenommen. Wir bitten eindringlich darum, dass diese Maßnahmen: - Förderung der eigenmobilen Mobilitätsarten Zu-Fuß-gehen und Radfahren - Nutzung von Schulbussen /ÖPNV - handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team an beiden Schulen - verbindliche Ausweisung von Kiss & Ride Zonen, welche mindestens 450 vom Schulcampus entfernt sind umgesetzt werden. Eine Evaluierung in gewissen Abständen muss erfolgen und danach weitere Maßnahmen ergriffen werden. Im direkten Gespräch mit dem Ortsbeirat Bierstadt wurde bereits mitgeteilt, dass es keine Kontrollinstanz geben wird. Wenn dem so sein sollte, müssen direkt eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden, um den Anwohnern gerecht zu werden. Auf Seite 1 des Mobilitätskonzepts wird beschrieben, dass \"der Fokus auf alternativen Mobilitätsarten zum Pkw und die Förderung der nachhaltigen schulischen Mobilität gelegt wird.\" Hierauf hat u.a. das \"tatsächliche Schulpersonal\" einen erheblichen Einfluss. Auf Seite 13 des Mobilitätskonzepts wird angeraten, die auf Seite 14 aufgeführten Maßnahmen rechtzeitig und vor Inbetriebnahme der beiden neuen Schulen abzustimmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Bitte achten Sie darauf und führen möglichst viele der 16 vorgeschlagenen Maßnahmen ein, um damit eine nachhaltige Mobilität zu fördern und vor allem zu leben. Eine Maßnahme, ein "handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team einzurichten" (Seite 30 des Mobilitätskonzepts), ist sinnvoll und dringend anzuraten, um die Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen und nachhaltig weitere Maßnahmen erarbeitet, sofern die bisherigen nicht ausreichend sein sollten. Die Lehrer sollten als Vorbild dienen und mittels einer nachhaltigen Mobilitätsart ihren Arbeitsplatz aufsuchen.	
	Im Allgemeinen sollte spätestens mit dem Abschluss des Baus des Schulcampus Bierstadt-Nord alle Straßen im Wohngebiet Bierstadt-Nord ausgebaut werden. Damit würde auch der Sorgfaltspflicht genüge getan, wenn u.a. Bürgersteige und eine optimale Beleuchtung der Straßen erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Ausbau aller Straßen im Wohngebiet ist für die gesicherte Erschließung des Bebauungsplans nicht notwendig und somit keinen Regelungsgegenstand dieses Verfahrens.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Bitte prüfen Sie weitere Möglichkeiten wie bspw. die Speierlingstraße lediglich für Anwohner zugänglich zu machen oder mit der ersten Abfahrt in den Reneterring (Höhe Eisenacher Straße) zu einer Spielstraße zu erklären. Die favorisierte Lösung sollte eine Spielstraße sein, zumal die breite Straße hierfür gut geeignet ist.	Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen

		zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 22	wir möchten als Anwohner der Speierlingstraße, die Möglichkeit nutzen eine Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung des Landeshauptstadt Wiesbaden - Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch BauGB veröffentlicht im Wiesbadener Kurier am 13.01.2025 abzugeben, da wir als direkte Anwohner von dem Bau des Schulcampus Bierstadt-Nord betroffen sind. Im Gestaltungshandbuch für das Wohngebiet Bierstadt-Nord, der Landeshauptstadt Wiesbaden vom Dezember 2020 wurde das Wohngebiet Bierstadt-Nord beschrieben, dass \"vorrangig gewohnt wird\" und der \"Boulevard als Begegnungsort fungierenden soll, welche aus unserer Sicht nur auf Basis eines verkehrsberuhigten Gebietes möglich ist. Der Ortsbeirat Bierstadt hat in seiner Sitzung am 07.04.2022 beschlossen, dass das Wohngebiet Bierstadt-Nord als \"Fahrrad-Zone\" ausgewiesen werden soll.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Schulbetrieb schließt aufgrund der sozialen Zwecke dienenden Nutzung die vorrangige Wohnnutzung in Bierstadt Nord nicht aus. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Insbesondere beziehen wir uns auf das (15) Mobilitätskonzept sowie auf das (16) Verkehrskonzept. Anzumerken ist, dass in dem Mobilitätskonzept auf die bestehende Verkehrssituation (Seite 2) hingewiesen wurde, jedoch zu diesem Zeitpunkt das Wohngebiet von wenigen Anwohnern bewohnt wird. Dem Verkehrskonzept ist zu entnehmen, dass am 06.08.2021 eine Verkehrszählung stattgefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt hat die Covid-Pandemie den täglichen Verkehr erheblich verändert und viele Berufstätige waren im Homeoffice.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Auf Seite 4 des Verkehrskonzepts wird die Verkehrsbelastung des DG-Verlags näher beschrieben. Diese spiegelt absolut nicht den Gegebenheiten wieder. Die Mitarbeiter des DG-Verlags nutzen bereits morgen um kurz nach 6:00 Uhr die Zufahrt zur Speierlingstraße und parken auf den noch vorhandenen und nicht weiter ausgeschilderten Schotterstreifen der Speierlingstraße. Hier sehen wir einen dringenden Handlungsbedarf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die durch die Mitarbeiter des DG-Verlags ausgelösten Konflikte in der aktuellen Parkierungssituation können über den Bebauungsplan nicht gesteuert werden. Es wird auf die Zuständigkeit der städtischen Ordnungsbehörden verwiesen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Ein weiterer Satz auf Seite 7 des Verkehrskonzepts: \"dem entsprechend wird hier davon ausgegangen, dass der überwiegende Anteil an Elterntaxis über die B455 und die Speierlingstraße verläuft.\" Dem wird nach unserer Einschätzung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen sind in ih-

	auch so sein und die Kiss & Ride Zonen werden voraussichtlich nicht wie angedacht genutzt werden, was sich im gesamten Wohngebiet Bierstadt-Nord erheblich negativ auswirken wird.	rem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Annahme, dass lediglich 20 % der Kinder gefahren werden, teilen wir nicht und gehen gerade in der dunklen Jahreszeit von einem höheren Anteil aus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren.

		Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Auch wurde die außerschulische Nutzung insbesondere der Sporthallen in dem Konzept aus unserer Sicht nicht ausreichend gewürdigt und die Notwendigkeit der zur Verfügung stehenden Parkplätze nicht bedacht. Da sich diese Bekanntmachung lediglich auf den Schulcampus bezieht, sollte bereits zu diesem Zeitpunkt auch die gegenüberliegende Kindertagesstätte am Ende der Speierlingstraße mit bedacht werden. Hier werden voraussichtlich nicht nur Kinder aus Bierstadt-Nord bzw. einem Radius von einem Kilometer aufgenommen, sodass hier eine starke zusätzliche Verkehrsbelastung entsteht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhalteten Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita

	Die AWO-Pflegeeinrichtung und ein möglicher Ausbau des DG-Verlags wurden berücksichtigt, jedoch nicht die neue Kindertagesstätte. Dem Personal wie auch den Eltern müssen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.	Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Aktivitäten auf dem Schulgelände außerhalb des Schulbetriebs und der Schulbusverkehr ist für den Verkehrsablauf nach Einschätzung der Fachplanung unkritisch und wurde in der Schallimmissionsbewertung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan "Schulcampus Bierstadt-Nord" im Ortsbezirk Bierstadt</i>, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) berücksichtigt. Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
	Der Seite 10 des Mobilitätskonzepts ist zu entnehmen, dass für den ÖPNV die "Einfahrt in das neue Wohngebiet über die Wittenberger Straße, in der eine neue Endhaltestelle eingerichtet wird. Der Anlage 2.3 des Mobilitätskonzepts "Mobilitätskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr" ist zu entnehmen, dass eine neue Endhaltestelle in der Speierlingstraße vorgesehen ist.	Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ih-

	Dies widerspricht der bisherigen Planung und es ist ratsam die Speierlingstraße nicht noch zusätzlich mit wartenden Bussen zu belasten. Um die Verkehrssituation auf der Speierlingstraße zu entspannen, muss die neue Endhaltestelle für Busse in der Wittenberger Straße installiert werden.	rem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die \"Kiss & Ride\" Zonen sollten jeweils (zumindest) rund 200 m vom Schulcampus entfernt liegen\". In Bezug auf die Speierlingstraße ist ein möglicher Kiss & Ride Standort geplant, welcher sich oberhalb des Allensteiner Wegs befinden soll. Ausgehend vom obersten Ende des Schulcampus wäre 200 m die erste Einmündung in den Renettenring. Bis zum geplanten Standort sind es ca. 450 m. Ziel muss es sein, möglichst viele Pkw außerhalb des Wohngebiets zu halten und in unmittelbarer Nähe zum Schulcampus nicht zu erlauben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die endgültige Entscheidung über den Standort von Haltestellen und Kiss & Ride Zonen obliegt den zuständigen Fachämtern. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
	Der Anlage 2.4 des Mobilitätskonzepts \"MIV / Kiss&Ride Standorte\" ist zu entnehmen, dass der Standort Speierlingstraße oberhalb des Allensteinerwegs über den Ingrid-Marie-Weg abfließen soll. Dies ist jedoch nicht möglich, da im	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>,

	Bebauungsplan lediglich ein Fußweg, jedoch keine durchgängige Straße (Ingrid-Marie-Weg) für Pkws vorgesehen ist. Auf Seite 1 des Verkehrskonzepts ist folgender Satz zu lesen: \"In den Planfällen ist ein Kiss-and-Ride-Parkplatz auf dem zukünftigen Schulgelände zu berücksichtigen, dessen Erschließung über die Speierlingstraße erfolgt.\" Dieser Satz widerspricht den geplanten Standorten der Kiss & Ride Zonen im Mobilitätskonzept.	ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Die dem Mobilitätskonzept vorgelagerte Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) sah im zu betrachtenden Planungsfall einen Kiss and Ride Standort auf dem Schulgelände vor. Im Fazit des Gutachtens wurde der Sachverhalt der zu erwartenden Risiken bezüglich der Elterntaxis benannt. Es wurde empfohlen, zur Reduzierung / Niedrighaltung des schulbezogenen - vor allem elterlichen -Kfz-Verkehrsaufkommens begleitende Maßnahmen auszugestalten, abzustimmen und umzusetzen. Die auf Grundlage des Verkehrsgutachtens im Anschluss ausgearbeiteten Maßnahmen im Mobilitätskonzept sind die maßgeblichen Anhaltspunkte für die Handhabung der durch den Schulbetrieb ausgelösten Zusatzverkehre. Hier wurde kein Kiss-and-Ride Parkplatz auf dem Schulgelände mehr vorgesehen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	In den Konzepten wurden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Gegensteuerung der Eltern-Steuer aufgenommen. Wir bitten eindringlich darum, dass diese Maßnahmen:	Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>,

	- Förderung der eigenmobilen Mobilitätsarten Zu-Fuß-gehen und Radfahren - Nutzung von Schulbussen /ÖPNV - handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team an beiden Schulen - verbindliche Ausweisung von Kiss & Ride Zonen, welche mindestens 450 vom Schulcampus entfernt sind umgesetzt werden.	ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Eine Evaluierung in gewissen Abständen muss erfolgen und danach weitere Maßnahmen ergriffen werden. Im direkten Gespräch mit dem Ortsbeirat Bierstadt wurde bereits mitgeteilt, dass es keine Kontrollinstanz geben wird. Wenn dem so sein sollte, müssen direkt eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden, um den Anwohnern gerecht zu werden. Auf Seite 1 des Mobilitätskonzepts wird beschrieben, dass "der Fokus auf alternativen Mobilitätsarten zum Pkw und die Förderung der nachhaltigen schulischen Mobilität gelegt wird." Hierauf hat u.a. das "tatsächliche Schulpersonal" einen erheblichen Einfluss. Auf Seite 13 des Mobilitätskonzepts wird angeraten, die auf Seite 14 aufgeführten Maßnahmen rechtzeitig und vor Inbetriebnahme der beiden neuen Schulen abzustimmen. Bitte achten Sie darauf und führen möglichst viele der 16 vorgeschlagenen Maßnahmen ein, um damit eine nachhaltige Mobilität zu fördern und vor allem zu leben. Eine Maßnahme, ein "handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team einzurichten" (Seite 30 des Mobilitätskonzepts), ist sinnvoll und dringend anzuraten, um die Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen und nachhaltig weitere Maßnahmen erarbeitet, sofern die bisherigen nicht ausreichend sein sollten. Die Lehrer sollten als Vorbild dienen und mittels einer nachhaltigen Mobilitätsart ihren Arbeitsplatz aufsuchen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Im Allgemeinen sollte spätestens mit dem Abschluss des Baus des Schulcampus Bierstadt-Nord alle Straßen im Wohngebiet Bierstadt-Nord ausgebaut werden. Damit würde auch der Sorgfaltspflicht genüge getan, wenn u.a. Bürgersteige und eine optimale Beleuchtung der Straßen erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Ausbau aller Straßen im Wohngebiet ist für die gesicherte Erschließung des Bebauungsplans nicht notwendig und somit keinen Regelungsgegenstand dieses Verfahrens.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

	Bitte prüfen Sie weitere Möglichkeiten wie bspw. die Speierlingstraße lediglich für Anwohner zugänglich zu machen oder mit der ersten Abfahrt in den Renetenring (Höhe Eisenacher Straße) zu einer Spielstraße zu erklären. Die favorisierte Lösung sollte eine Spielstraße sein, zumal die breite Straße hierfür gut geeignet ist.	Der Anregung wird nicht gefolgt
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
Bürger 23	da ich erst Anfang März 2025 wieder in Wiesbaden sein werde, bitte ich mir als unmittelbar betroffene Person die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme zur aktuellen Bauleitplanung bis zum 17. März 2025 einzuräumen. Ich bitte um entsprechende Rückmeldung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Dauer der Auslage und Möglichkeit zur Stellungnahme wurde den Vorgaben des § 3 (2) BauGB entsprechend für 30 Tage gewährt. Eine Verlängerung ist nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes möglich. Dieser Fall ist aus der Stellungnahme nicht ableitbar. Die Anfrage bleibt somit unberücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 24		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Wir möchten als zukünftige Anwohner des Renettenrings, die Möglichkeit nutzen eine Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung des Landeshauptstadt Wiesbaden - Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch BauGB veröffentlicht im Wiesbadener Kurier am 13.01.2025 abzugeben, da wir als direkte Anwohner von dem Bau des Schulcampus Bierstadt- Nord betroffen sind. Im Gestaltungshandbuch für das Wohngebiet Bierstadt-Nord, der Landeshauptstadt Wiesbaden vom Dezember 2020 wurde das Wohngebiet Bierstadt-Nord beschrieben, dass \"vorrangig gewohnt wird\" und der \"Boulevard als Begegnungsort fungierenden soll, welche aus unserer Sicht nur auf Basis eines verkehrsberuhigten Gebietes möglich ist. Der Ortsbeirat Bierstadt hat in seiner Sitzung am 07.04.2022 beschlossen, dass das Wohngebiet Bierstadt-Nord als \"Fahrrad-Zone\" ausgewiesen werden soll.	Der Schulbetrieb schließt aufgrund der sozialen Zwecken dienenden Nutzung die vorrangige Wohnnutzung in Bierstadt Nord nicht aus. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und der damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehr, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Insbesondere beziehen wir uns auf das (15) Mobilitätskonzept sowie auf das (16) Verkehrskonzept. Anzumerken ist, dass in dem Mobilitätskonzept auf die bestehende Verkehrssituation (Seite 2) hingewiesen wurde, jedoch zu diesem Zeitpunkt das Wohngebiet von wenigen Anwohnern bewohnt wird. Dem Verkehrskonzept ist zu entnehmen, dass am 06.08.2021 eine Verkehrszählung stattgefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt hat die Covid-Pandemie den täglichen Verkehr erheblich verändert und viele Berufstätige waren im Homeoffice.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planungsmaßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Auf Seite 4 des Verkehrskonzepts wird die Verkehrsbelastung des DG-Verlags näher beschrieben. Diese spiegelt absolut nicht den Gegebenheiten wieder. Die Mitarbeiter des DG-Verlags nutzen bereits morgen um kurz nach 6:00 Uhr die Zufahrt zur Speierlingstraße und parken auf den noch vorhandenen und nicht weiter ausgeschilderten Schotterstreifen der Speierlingstraße. Hier sehen wir einen dringenden Handlungsbedarf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die durch die Mitarbeiter des DG-Verlags ausgelösten Konflikte in der aktuellen Parkierungssituation können über den Bebauungsplan nicht gesteuert werden. Es wird auf die Zuständigkeit der städtischen Ordnungsbehörden verwiesen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Ein weiterer Satz auf Seite 7 des Verkehrskonzepts: \"dem entsprechend wird hier davon ausgegangen, dass der überwiegende Anteil an Elterntaxis über die B455 und die Speierlingstraße verläuft.\" Dem wird nach unserer Einschätzung auch so sein und die Kiss & Ride Zonen werden voraussichtlich nicht wie angedacht genutzt werden, was sich im gesamten Wohngebiet Bierstadt-Nord erheblich negativ auswirken wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Annahme, dass lediglich 20 % der Kinder gefahren werden, teilen wir nicht und gehen gerade in der dunklen Jahreszeit von einem höheren Anteil aus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in

		Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
--	--	---

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Auch wurde die außerschulische Nutzung insbesondere der Sporthallen in dem Konzept aus unserer Sicht nicht ausreichend gewürdigt und die Notwendigkeit der zur Verfügung stehenden Parkplätze nicht bedacht. Da sich diese Bekanntmachung lediglich auf den Schulcampus bezieht, sollte bereits zu diesem Zeitpunkt auch die gegenüberliegende Kindertagesstätte am Ende der Speierlingstraße mit bedacht werden. Hier werden voraussichtlich nicht nur Kinder aus Bierstadt-Nord bzw. einem Radius von einem Kilometer aufgenommen, sodass hier eine starke zusätzliche Verkehrsbelastung entsteht. Die AWO-Pflegeeinrichtung und ein möglicher Ausbau des DG-Verlags wurden berücksichtigt, jedoch nicht die neue Kindertagesstätte. Dem Personal wie auch den Eltern müssen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Der Seite 10 des Mobilitätskonzepts ist zu entnehmen, dass für den ÖPNV die "Einfahrt in das neue Wohngebiet über die Wittenberger Straße, in der eine neue Endhaltestelle eingerichtet wird. Der Anlage 2.3 des Mobilitätskonzepts "Mobilitätskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr" ist zu entnehmen, dass eine neue Endhaltestelle in der Speierlingstraße vorgesehen ist. Dies widerspricht der bisherigen Planung und es ist ratsam die Speierlingstraße nicht noch zusätzlich mit wartenden Bussen zu belasten. Um die Verkehrssituation auf der Speierlingstraße zu entspannen, muss die neue Endhaltestelle für Busse in der Wittenberger Straße installiert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde.

		Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Die "Kiss & Ride" Zonen sollten jeweils (zumindest) rund 200 m vom Schulcampus entfernt liegen". In Bezug auf die Speierlingstraße ist ein möglicher Kiss & Ride Standort geplant, welcher sich oberhalb des Allensteiner Wegs befinden soll. Ausgehend vom obersten Ende des Schulcampus wäre 200 m die erste Einmündung in den Renettenring. Bis zum geplanten Standort sind es ca. 450 m. Ziel muss es sein, möglichst viele Pkw außerhalb des Wohngebiets zu halten und in unmittelbarer Nähe zum Schulcampus nicht zu erlauben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die endgültige Entscheidung über den Standort von Haltestellen und Kiss & Ride Zonen obliegt den zuständigen Fachämtern. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Der Anlage 2.4 des Mobilitätskonzepts "MIV / Kiss&Ride Standorte" ist zu entnehmen, dass der Standort Speierlingstraße oberhalb des Allensteinerwegs über den Ingrid-Marie-Weg abfließen soll. Dies ist jedoch nicht möglich, da im Bebauungsplan lediglich ein Fußweg, jedoch keine durchgängige Straße (Ingrid-Marie-Weg) für Pkws vorgesehen ist. Auf Seite 1 des Verkehrskonzepts ist folgender Satz zu lesen: "In den Planfällen ist ein Kiss-and-Ride-Parkplatz auf dem zukünftigen Schulgelände zu berücksichtigen, dessen Erschließung über die Speierlingstraße erfolgt." Dieser Satz widerspricht den geplanten Standorten der Kiss & Ride" Zonen im Mobilitätskonzept.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird

		ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Die dem Mobilitätskonzept vorgelagerte Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) sah im zu betrachtenden Planungsfall einen Kiss and Ride Standort auf dem Schulgelände vor. Im Fazit des Gutachtens wurde der Sachverhalt der zu erwartenden Risiken bezüglich der Elterntaxis benannt. Es wurde empfohlen, zur Reduzierung / Niedrighaltung des schulbezogenen - vor allem elterlichen -Kfz-Verkehrsaufkommens begleitende Maßnahmen auszugestalten, abzustimmen und umzusetzen. Die auf Grundlage des Verkehrsgutachtens im Anschluss ausgearbeiteten Maßnahmen im Mobilitätskonzept sind die maßgeblichen Anhaltspunkte für die Handhabung der durch den Schulbetrieb ausgelösten Zusatzverkehre. Hier wurde kein Kiss-and-Ride Parkplatz auf dem Schulgelände mehr vorgesehen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	In den Konzepten wurden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Gegensteuerung der Eltern-Taxen aufgenommen. Wir bitten eindringlich darum, dass diese Maßnahmen: - Förderung der eigenmobilen Mobilitätsarten Zu-Fuß-gehen und Radfahren - Nutzung von Schulbussen /ÖPNV - handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team an beiden Schulen - verbindliche Ausweisung von Kiss & Ride Zonen, welche mindestens 450 vom Schulcampus entfernt sind umgesetzt werden.	Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beach-

		tung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Eine Evaluierung in gewissen Abständen muss erfolgen und danach weitere Maßnahmen ergriffen werden. Im direkten Gespräch mit dem Ortsbeirat Bierstadt wurde bereits mitgeteilt, dass es keine Kontrollinstanz geben wird. Wenn dem so sein sollte, müssen direkt eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden, um den Anwohnern gerecht zu werden. Auf Seite 1 des Mobilitätskonzepts wird beschrieben, dass \"der Fokus auf alternativen Mobilitätsarten zum Pkw und die Förderung der nachhaltigen schulischen Mobilität gelegt wird.\" Hierauf hat u.a. das \"tatsächliche Schulpersonal\" einen erheblichen Einfluss. Auf Seite 13 des Mobilitätskonzepts wird angeraten, die auf Seite 14 aufgeführten Maßnahmen rechtzeitig und vor Inbetriebnahme der beiden neuen Schulen abzustimmen. Bitte achten Sie darauf und führen möglichst viele der 16 vorgeschlagenen Maßnahmen ein, um damit eine nachhaltige Mobilität zu fördern und vor allem zu leben. Eine Maßnahme, ein \"handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team einzurichten\" (Seite 30 des Mobilitätskonzepts), ist sinnvoll und dringend anzuraten, um die Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen und nachhaltig weitere Maßnahmen erarbeitet, sofern die bisherigen nicht ausreichend sein sollten. Die Lehrer sollten als Vorbild dienen und mittels einer nachhaltigen Mobilitätsart ihren Arbeitsplatz aufsuchen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Im Allgemeinen sollte spätestens mit dem Abschluss des Baus des Schulcampus Bierstadt-Nord alle Straßen im Wohngebiet Bierstadt-Nord ausgebaut werden. Damit würde auch der Sorgfaltspflicht genüge getan, wenn u.a. Bürgersteige und eine optimale Beleuchtung der Straßen erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Ausbau aller Straßen im Wohngebiet ist für die gesicherte Erschließung des Bebauungsplans nicht notwendig und somit keinen Regelungsgegenstand dieses Verfahrens.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Bitte prüfen Sie weitere Möglichkeiten wie bspw. die Speierlingstraße lediglich für Anwohner zugänglich zu machen oder mit der ersten Abfahrt in den Renet-	Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>,

	tenring (Höhe Eisenacher Straße) zu einer Spielstraße zu erklären. Die favorisierte Lösung sollte eine Spielstraße sein, zumal die breite Straße hierfür gut geeignet ist.	ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zu-ständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
Bürger 25	wir möchten als zukünftige Anwohner des Renettenrings, die Möglichkeit nutzen eine Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung des Landeshauptstadt Wiesbaden - Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch BauGB veröffentlicht im Wiesbadener Kurier am 13.01.2025 abzugeben, da wir als direkte Anwohner von dem Bau des Schulcampus Bierstadt- Nord betroffen sind. Im Gestaltungshandbuch für das Wohngebiet Bierstadt-Nord, der Landeshauptstadt Wiesbaden vom Dezember 2020 wurde das Wohngebiet Bierstadt-Nord beschrieben, dass \"vorrangig gewohnt wird\" und der \"Boulevard als Begegnungsort fungierenden soll, welche aus unserer Sicht nur auf Basis eines verkehrsberuhigten Gebietes möglich ist. Der Ortsbeirat Bierstadt hat in seiner Sitzung am 07.04.2022 beschlossen, dass das Wohngebiet Bierstadt-Nord als \"Fahrrad-Zone\" ausgewiesen werden soll.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Schulbetrieb schließt aufgrund der sozialen Zwecken dienenden Nutzung die vorrangige Wohnnutzung in Bierstadt Nord nicht aus. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und der damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.

		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Insbesondere beziehen wir uns auf das (15) Mobilitätskonzept sowie auf das (16) Verkehrskonzept. Anzumerken ist, dass in dem Mobilitätskonzept auf die bestehende Verkehrssituation (Seite 2) hingewiesen wurde, jedoch zu diesem Zeitpunkt das Wohngebiet von wenigen Anwohnern bewohnt wird. Dem Verkehrskonzept ist zu entnehmen, dass am 06.08.2021 eine Verkehrszählung stattgefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt hat die Covid-Pandemie den täglichen Verkehr erheblich verändert und viele Berufstätige waren im Homeoffice.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Auf Seite 4 des Verkehrskonzepts wird die Verkehrsbelastung des DG-Verlags näher beschrieben. Diese spiegelt absolut nicht den Gegebenheiten wieder. Die Mitarbeiter des DG-Verlags nutzen bereits morgen um kurz nach 6:00 Uhr die Zufahrt zur Speierlingstraße und parken auf den noch vorhandenen und nicht weiter ausgeschilderten Schotterstreifen der Speierlingstraße. Hier sehen wir einen dringenden Handlungsbedarf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die durch die Mitarbeiter des DG-Verlags ausgelösten Konflikte in der aktuellen Parkierungssituation können über den Bebauungsplan nicht gesteuert werden. Es wird auf die Zuständigkeit der städtischen Ordnungsbehörden verwiesen.
	Ein weiterer Satz auf Seite 7 des Verkehrskonzepts: \"dem entsprechend wird hier davon ausgegangen, dass der überwiegende Anteil an Elterntaxis über die B455 und die Speierlingstraße verläuft.\" Dem wird nach unserer Einschätzung	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ih-

	auch so sein und die Kiss & Ride Zonen werden voraussichtlich nicht wie angedacht genutzt werden, was sich im gesamten Wohngebiet Bierstadt-Nord erheblich negativ auswirken wird.	rem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der C davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Annahme, dass lediglich 20 % der Kinder gefahren werden, teilen wir nicht und gehen gerade in der dunklen Jahreszeit von einem höheren Anteil aus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren.

		Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs festgelegt. (<i>Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018</i>) Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Auch wurde die außerschulische Nutzung insbesondere der Sporthallen in dem Konzept aus unserer Sicht nicht ausreichend gewürdigt und die Notwendigkeit der zur Verfügung stehenden Parkplätze nicht bedacht. Da sich diese Bekanntmachung lediglich auf den Schulcampus bezieht, sollte bereits zu diesem Zeitpunkt auch die gegenüberliegende Kindertagesstätte am Ende der Speierlingstraße mit bedacht werden. Hier werden voraussichtlich nicht nur Kinder aus Bierstadt-Nord bzw. einem Radius von einem Kilometer aufgenommen, sodass hier eine starke zusätzliche Verkehrsbelastung entsteht. Die AWO-Pflegeeinrichtung und ein möglicher Ausbau des DG-Verlags wurden	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhalteten Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita

	berücksichtigt, jedoch nicht die neue Kindertagesstätte. Dem Personal wie auch den Eltern müssen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.	Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Der Seite 10 des Mobilitätskonzepts ist zu entnehmen, dass für den ÖPNV die \"Einfahrt in das neue Wohngebiet über die Wittenberger Straße, in der eine neue Endhaltestelle eingerichtet wird. Der Anlage 2.3 des Mobilitätskonzepts \"Mobilitätskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr\" ist zu entnehmen, dass eine neue Endhaltestelle in der Speierlingstraße vorgesehen ist. Dies widerspricht der bisherigen Planung und es ist ratsam die Speierlingstraße nicht noch zusätzlich mit wartenden Bussen zu belasten. Um die Verkehrssituation auf der Speierlingstraße zu entspannen, muss die neue Endhaltestelle für Busse in der Wittenberger Straße installiert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde.
		Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die \"Kiss & Ride\" Zonen sollten jeweils (zumindest) rund 200 m vom Schulcampus entfernt liegen. In Bezug auf die Speierlingstraße ist ein möglicher Kiss & Ride Standort geplant, welcher sich oberhalb des Allensteiner Wegs befinden soll. Ausgehend vom obersten Ende des Schulcampus wäre 200 m die erste Einmündung in den Renettenring. Bis zum geplanten Standort sind es ca. 450 m. Ziel muss es sein, möglichst viele Pkw außerhalb des Wohngebiets zu halten und in unmittelbarer Nähe zum Schulcampus nicht zu erlauben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen.

		Die endgültige Entscheidung über den Standort von Haltestellen und Kiss & Ride Zonen obliegt den zuständigen Fachämtern. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Der Anlage 2.4 des Mobilitätskonzepts "MIV / Kiss&Ride Standorte" ist zu entnehmen, dass der Standort Speierlingstraße oberhalb des Allensteinerwegs über den Ingrid-Marie-Weg abfließen soll. Dies ist jedoch nicht möglich, da im Bebauungsplan lediglich ein Fußweg, jedoch keine durchgängige Straße (Ingrid-Marie-Weg) für Pkws vorgesehen ist. Auf Seite 1 des Verkehrskonzepts ist folgender Satz zu lesen: "In den Planfällen ist ein Kiss-and-Ride-Parkplatz auf dem zukünftigen Schulgelände zu berücksichtigen, dessen Erschließung über die Speierlingstraße erfolgt." Dieser Satz widerspricht den geplanten Standorten der Kiss & Ride Zonen im Mobilitätskonzept.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Die dem Mobilitätskonzept vorgelagerte Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord</i>, ZIV Stand: Juli 2021) sah im zu betrachtenden Planungsfall einen Kiss and Ride Standort auf dem Schulgelände vor. Im Fazit des Gutachtens wurde der Sachverhalt der zu erwartenden Risiken bezüglich der Elterntaxis benannt. Es wurde empfohlen, zur Reduzierung / Niedrighaltung des schulbezogenen - vor allem elterlichen -Kfz-Verkehrsaufkommens begleitende Maßnahmen auszugestalten,

		abzustimmen und umzusetzen. Die auf Grundlage des Verkehrsgutachtens im Anschluss ausgearbeiteten Maßnahmen im Mobilitätskonzept sind die maßgeblichen Anhaltspunkte für die Handhabung der durch den Schulbetrieb ausgelösten Zusatzverkehre. Hier wurde kein Kiss-and-Ride Parkplatz auf dem Schulgelände mehr vorgesehen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	In den Konzepten wurden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Gegensteuerung der Eltern-Taxen aufgenommen. Wir bitten eindringlich darum, dass diese Maßnahmen: - Förderung der eigenmobilen Mobilitätsarten Zu-Fuß-gehen und Radfahren - Nutzung von Schulbussen /ÖPNV - handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team an beiden Schulen - verbindliche Ausweisung von Kiss & Ride Zonen, welche mindestens 450 vom Schulcampus entfernt sind umgesetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Eine Evaluierung in gewissen Abständen muss erfolgen und danach weitere Maßnahmen ergriffen werden. Im direkten Gespräch mit dem Ortsbeirat Bierstadt wurde bereits mitgeteilt, dass es keine Kontrollinstanz geben wird. Wenn dem so sein sollte, müssen direkt eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden, um den Anwohnern gerecht zu werden. Auf Seite 1 des Mobilitätskonzepts wird beschrieben, dass "der Fokus auf alternativen Mobilitätsarten zum Pkw und die Förderung der nachhaltigen schulischen Mobilität gelegt wird." Hierauf hat u.a. das "tatsächliche Schulpersonal" einen erheblichen Einfluss. Auf Seite 13 des Mobilitätskonzepts wird angeraten, die auf Seite 14 aufgeführten Maßnahmen rechtzeitig und vor Inbetriebnahme der beiden neuen Schulen abzustimmen. Bitte achten Sie darauf und führen möglichst viele der 16 vorgeschlagenen Maßnahmen ein, um damit eine nachhaltige Mo-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.

	bilität zu fördern und vor allem zu leben. Eine Maßnahme, ein \"handlungsfähiges, ausgebildetes Mobilitäts-Team einzurichten\" (Seite 30 des Mobilitätskonzepts), ist sinnvoll und dringend anzuraten, um die Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen und nachhaltig weitere Maßnahmen erarbeitet, sofern die bisherigen nicht ausreichend sein sollten. Die Lehrer sollten als Vorbild dienen und mittels einer nachhaltigen Mobilitätsart ihren Arbeitsplatz aufsuchen.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Im Allgemeinen sollte spätestens mit dem Abschluss des Baus des Schulcampus Bierstadt-Nord alle Straßen im Wohngebiet Bierstadt-Nord ausgebaut werden. Damit würde auch der Sorgfaltspflicht genüge getan, wenn u.a. Bürgersteige und eine optimale Beleuchtung der Straßen erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Ausbau aller Straßen im Wohngebiet ist für die gesicherte Erschließung des Bebauungsplans nicht notwendig und somit keinen Regelungsgegenstand dieses Verfahrens.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Bitte prüfen Sie weitere Möglichkeiten wie bspw. die Speierlingstraße lediglich für Anwohner zugänglich zu machen oder mit der ersten Abfahrt in den Reneterring (Höhe Eisenacher Straße) zu einer Spielstraße zu erklären. Die favorisierte Lösung sollte eine Spielstraße sein, zumal die breite Straße hierfür gut geeignet ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

Bürger 26	Ich begrüße den Schulbau in Bierstadt Nord, jedoch ist der zugrunde liegende Verkehrsplan unzureichend und ist dringend zu überarbeiten. Zum einen liegen veraltete Daten zugrunde: schon jetzt hat sich die Verkehrssituation drastisch verändert, obwohl erst wenige Neueinwohner in Biestadt-Nord wohnen und Eisenacher- sowie Wittenbergerstr. noch nicht zum Neubaugebiet geöffnet sind. Es müsste ggf. eine zusätzliche Anbindung an die Rostockerstr. oder den bisher unzureichenden Feldweg zwischen E-Werk und Rewe eingerichtet werden. Die geplanten Kurzzeithalteplätze am Dresdener Ring werden nicht die notwendige Entlastung bringen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar. Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung der Schule ertüchtigt werden kann. Dasselbe gilt für den Feldweg zwischen E-Werk und Rewe. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen, wie die Kurzzeitparkplätze am Dresdener Ring, sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Auch die Situation für die Schulbusse sind zu wenig präzisiert und nach dem bisherigen Stand unzureichend. Die dringliche Bitte und Aufforderung: Erarbeiten Sie ein detaillierteres Verkehrskonzept und beteiligen Sie ESWE wegen der Schulbusse, ansonsten ist u. E. ein Verkehrskollaps zulasten zumindest der Anwohner Eisenacherstr., Dresdener Ring, Weimarerstr., Leipzigerstr. vorherzusehen. Daten von 2016 können nicht die Grundlage sein für solch ein Projekt von 2026!	Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 27	hiermit erheben wir Einwand gegen die Änderung des Flächennutzungsplans \"Schulcampus Bierstadt Nord\" in seiner derzeitigen Fassung. Wir möchten Sie bitten, folgende Punkte zu prüfen und entsprechend zu korrigieren: Fehlende Verkehrsberuhigung und sichere Straßenübergänge: In der Eisenacher Straße, der Wittenberger Straße sowie im Bereich der östlichen Grünspange fehlen verkehrsberuhigende Maßnahmen und sichere Fußgängerquerungen. Gerade in Anbetracht der neuen Nutzung mit Schulcampus, Kindergarten und Mehrgenerationenwohnen sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie klar gekennzeichnete, sichere Querungsmöglichkeiten erforderlich. Im Mobilitätskonzept wird auf Querungshilfen an bestimmten Stellen verwiesen, jedoch fehlen diese in den genannten Bereichen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die im FNP-Änderungsverfahren vorgenommene Analyse und Bewertung der Schutzgüter erfolgte verbal-argumentativ auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen, Gutachten, Fachpläne sowie der Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung verfahren nach den §§3 und 4 BauGB vorgebracht wurden. Wie in den Punkten 8.3.2 und 8.5. der Begründung der Änderung Flächennutzungsplans beschrieben, ist die konkrete Festsetzung von Maßnahmen ein Bestandteil des nachgelagerten Bebauungsplans. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure

		wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Unzureichende Planung der \"Kiss & Ride\"-Zone an der Speierlingstraße: Die vorgesehene Kiss & Ride-Zone an der Speierlingstraße ist in ihrer jetzigen Form nicht realitätsnah. In der Planung wurde eine dort vorhandene Sackgasse nicht berücksichtigt, was eine funktionale Nutzung erheblich einschränkt. Zudem wird das Risiko von erhöhtem Elterntaxi-Verkehr rund um den Schulcampus und in Wohngebieten nicht ausreichend vermieden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Alternative Standorte oder ein umfassendes Konzept zur Verkehrslenkung sind dringend erforderlich.	Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt.
	Besondere Berücksichtigung der Nutzenden: Der geplante Kindergarten, das Mehrgenerationenwohnen und die Nutzung der Schulturnhalle (auch durch Vereine zu Abend- und Wochenendzeiten) führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Die aktuelle Verkehrsplanung bietet hier keine ausreichenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung ge-

		wählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Aktivitäten auf dem Schulgelände außerhalb des Schulbetriebs und der Schulbusverkehr ist für den Verkehrsablauf nach Einschätzung der Fachplanung unkritisch und wurde in der Schallimmissionsbewertung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt</i>, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) berücksichtigt. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulanwendung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Fehlende Parkplätze: Die Anzahl der geplanten Beschäftigtenparkplätze für IGS, Grundschule und Kita ist komplett illusorisch und fernab jeglicher Lebensrealität. Auch ist die Hallennutzung durch Vereine hier nicht mitgedacht worden: Gerade bei Wettkämpfen und Turnieren sind hier dringend ausreichende Parkflächen auf dem Campus und nicht im Wohngebiet vonnöten. Schon heute nutzen Mitarbeitende der DG Nexolution umfassend Flächen in der Speierlingstraße als Parkplätze. Das führt zu Stoßzeiten zu einer spürbaren Verkehrsbehinderung durch die Verengung der Straße im Ampelbereich.	Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen

		bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Überholtes Verkehrsgutachten: Das vorliegende Gutachten kann nicht als Basis einer realistischen Verkehrsplanung dienen, da die Verkehrszählung während der Pandemie durchgeführt worden ist. Bspw. gibt es schon heute zu Stoßzeiten häufig Stau auf der B455, so dass die momentan noch einzige Ein- und Ausfahrt ins Neubaugebiet über die Speierlingstraße blockiert ist. Zu bedenken ist auch, dass die Anwohnerzahl im Neubaugebiet zum heutigen Zeitpunkt noch niedriger ist, aber in den kommenden Jahren beachtlich steigen wird und somit auch die Auslastung der Straßen und Parkmöglichkeiten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der

		Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan
	Generell sollte es eine stärkere Berücksichtigung der besonderen Verkehrsbedürfnisse von Kindern und älteren Menschen in unserem Wohngebiet geben. Wir bitten um Berücksichtigung dieser Einwände im weiteren Planungsverfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Grundsatz des Planungsverfahrens ist gem. §1 (7) BauGB, dass alle in § 1 (6) BauGB aufgeführten Belange gerecht untereinander abgewogen werden. Hierbei ist keine besondere Gewichtung zugunsten eines einzelnen Belangs vorzunehmen.
Bürger 28	(...) als Anwohner des Wohngebiets Bierstadt-Nord nehme ich mit Sorge die Planungen für die verkehrliche Erschließung der geplanten Grundschule zur Kenntnis. Insbesondere die Annahmen zur Verkehrsbelastung und zur Nutzung alternativer Mobilitätsformen erscheinen mir in mehrfacher Hinsicht unrealistisch und bedürfen einer kritischen Überprüfung. 1. Verkehrsbelastung der Speierlingstraße und Sicherheitsrisiken für Schulkinder Die vorgesehene Erschließung der Grundschule über die Speierlingstraße wird in den morgendlichen Stoßzeiten zu einer erheblichen Mehrbelastung führen. Diese wird sich durch Elterntaxis, Schulbusse und weiteren Berufsverkehr bemerkbar machen. Die Auswirkungen wären:	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
	- Erhöhter Lärm und Abgasemissionen für die Anwohner in Bierstadt-Nord sowie der Siedlung Wolfsfeld.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt.

		Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) überprüft. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen. Es gibt keine Hinweise, dass die durch die Zusatzverkehre hervorgerufenen Abgasemissionen eine erhebliche Auswirkung auf die Anwohnerschaft haben.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Steigendes Unfallrisiko für Kinder auf ihrem Schulweg aus dem Bereich Bierstadt Nord heraus in Richtung Grundschule Bierstadt und Theodor-Fliedner-Schule - es ist nicht davon auszugehen, dass alle Kinder im Wohngebiet Bierstadt-Nord das neue Schulzentrum besuchen werden, dies gilt insbesondere für jene, die bis einschließlich Sommer 2028 auf ein Gymnasium wechseln.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Zusätzlicher Rückstau an der morgens und nachmittags ohnehin stark	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	belasteten B455 in alle Richtungen durch die Lichtsignalanlagen in den Kreuzungsbereichen Speierlingstraße und Leipziger Straße mit möglichen Auswirkungen bis in den Kreuzungsbereich Bierstadter Höhe. Auf der B455 kommt es bereits heute in den Kreuzungsbereichen mit der Speierlingstraße sowie der Leipziger Straße vor allem im Zusammenhang mit morgendlichem bzw. nachmittäglichem Berufsverkehr, aber auch in den sonstigen, verkehrsärmeren Zeiten zu häufigen Rotlichtverstößen und rennähnlichen Szenen, entweder mit dem Ziel, eine Ampel noch vor der Rotphase zu erreichen oder vor der Reduzierung der Fahrbahnbereite von zwei auf eine Fahrspur noch möglichst viele Verkehrsteilnehmer zu überholen. Auch dies führt zu einer nicht unerheblichen Verkehrsgefährdung.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	2. Unrealistische Annahmen zur Verkehrsprognose Die zugrunde liegende Verkehrsprognose basiert auf einer Untersuchung aus dem Jahr 2013. Angesichts der dynamischen Stadtentwicklung und der allgemeinen Verkehrszunahme in Wiesbaden ist fraglich, ob diese Prognose für das Jahr 2028 noch als belastbare Grundlage dienen kann. Eine aktuelle Verkehrsanalyse wäre notwendig, um eine realistische Beurteilung der künftigen Belastung zu ermöglichen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Zudem ist die Annahme, dass lediglich 20 % der Schüler mit dem Auto gebracht werden, nicht plausibel. Erfahrungen aus anderen Schulstandorten zeigen, dass dieser Anteil in der Praxis oft deutlich höher liegt, insbesondere in einem Stadtteil mit überregionaler Anbindung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches
--	---	---

		gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	3. Unzureichende Radweganbindung und unrealistische Annahmen zum Radverkehr Das Mobilitätskonzept geht von einer hohen Radverkehrsquote aus, doch die vorhandene und geplante Radinfrastruktur ist völlig unzureichend: - Die Radwege im Ortsteil Bierstadt sind mangelhaft und teils gefährlich. Besonders problematisch sind Straßen, in denen der Radverkehr gegen den Einbahnstraßenverkehr geführt wird - und das bei einseitig beparkten Straßen und teilweise entgegenkommendem Busverkehr, beispielsweise in der Raiffeisenstraße. Die Radwegeanbindung aus anderen Ortsteilen ist nach heutigem Stand nicht ausreichend. Insbesondere aus der Bierstadter Höhe ist der Schulweg nur mit erheblichen Hindernissen möglich: - o Zwangsweise Querung der B455 stellt eine erhebliche Gefahr dar. - o Radweg in Höhe des Fußballplatzes ist regelmäßig stark verschlammmt, was die Befahrbarkeit stark einschränkt. - o Zubringerwege aus dem Ortskern sind kaum als Radwege erschlossen, so z.B. Nauroder Straße und Leipziger Straße. Die im Konzept genannten Wirtschaftswege sind aus mehreren Gründen nur eingeschränkt geeignet: - o Häufige Verschmutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr führt insbesondere bei feuchtem Wetter zu erhöhter Rutschgefahr. - o Keine ausreichende Beleuchtung auf diesen Wegen bedeutet eine zusätzliche Gefährdung, besonders in den Wintermonaten. Es ist daher zweifelhaft, dass der im Konzept prognostizierte Anteil von bis zu 30 % Radverkehr realistisch ist. Vielmehr bedarf es einer umfassenden Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, um den sicheren Schulweg tatsächlich gewährleisten zu können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus wurden südlich und westlich des Grundstücks Fuß und Radwege (FR 1/ FR 2) festgesetzt. Die Anschlüsse sind im Zuge von dem Bebauungsplan nachgelagerten Verfahren durch detaillierte verkehrsplanerische Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz zu integrieren. Hierbei können auch Verbesserungen der Wegebeschaffenheit vorgenommen werden, sofern dies erforderlich ist. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	4. Problematik der Kiss&Ride-Parkplätze und Fußwege in Bierstadt	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass der Autoverkehr durch Kiss&Ride-Parkplätze reduziert wird. Doch gerade ein solcher Platz im Bereich der Speierlingstraße würde die angrenzenden Wohngebiete erheblich zusätzlich belasten. - Eltern würden dort in hoher Frequenz halten, rangieren und wieder abfahren - mit entsprechenden Lärm- und Emissionsbelastungen. - Zusätzlicher Verkehrsstau in den Stoßzeiten würde nicht nur die Speierlingstraße, sondern auch die Verkehrsströme zur und auf der B455 erheblich beeinträchtigen. -Es wird bezweifelt, dass die geplanten Zubringer für Kiss&Ride-Zonen geeignet sind, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Die angenommenen Anteile scheinen zu gering geschätzt zu sein, ferner kommt es erfahrungsgemäß in derartigen Bereichen durch rücksichtsloses Verhalten immer wieder zu zusätzlichen Störungen und Behinderungen. -In der Rostocker Straße befinden sich mehrere Gewerbebetriebe, die absehbar durch die Kiss&Ride-Zone beeinträchtigt werden.	Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
	Auch die Fußwege in Bierstadt sind problematisch: - Aufgrund des dichten Wohngebiets und des Mangels an ausreichenden Parkflächen auf Privatgrundstücken werden viele Gehwege regelmäßig durch parkende Autos beeinträchtigt. - Es fehlen ausreichend gesicherte Fußgängerquerungen, sodass ein sicheres Überqueren vieler Straßen nicht gewährleistet ist. - Für Querung der Straße „Am Wolfsfeld“ steht als einzige Sicherungsmaßnahme die Ampelanlage im Kreuzungsbereich Leipziger Straße zur Verfügung. Darüber hinaus existieren keine gesicherten Überwege. Aufgrund der Charakter der langgezogenen, geraden und breiten Straße sind regelmäßig Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beobachten. Dies auch in der	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden.. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen.

	Zieglerstraße, die in Verlängerung des Wolfsfelds zur beidseitig beparkten, zweispurigen Einbahnstraße wird. Hier existieren immerhin zwei Zebrastreifen. - Neben den gutgemeinten Motivationsmaßnahmen sollte die Etablierung von Verkehrslotsen geprüft werden.	Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	5. Notwendigkeit von umfassenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen machen erhebliche verkehrsberuhigende Maßnahmen notwendig. Sowohl in der Speierlingstraße als auch im Bereich Am Wolfsfeld müssen bauliche Maßnahmen umgesetzt werden, um - den Fließverkehr zu verlangsamen, - sichere Schulwege durch bessere Fußgängerquerungen zu gewährleisten, - und eine unnötige Nutzung der Wohngebiete als Durchfahrtsstrecken zu vermeiden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Fazit und Forderungen Die geplanten Maßnahmen im Verkehrskonzept und Mobilitätskonzept sind in wesentlichen Punkten unrealistisch und unzureichend. Ich fordere daher: 1. Eine erneute, aktuelle Verkehrsanalyse, die die realen Entwicklungen der letzten Jahre berücksichtigt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Die Hinweise wurden berücksichtigt. Siehe die Ausführungen zu den genannten Punkten.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	2. Eine alternative Erschließung des Schulcampus, um die Speierlingstraße zu entlasten. 3. Eine realistische Bewertung der Radverkehrsquote und eine Verbesserung der Radwegeführung, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit. 4. Eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit der Kiss&Ride-Parkplätze, um eine unnötige Zusatzbelastung der Wohngebiete zu vermeiden. 5. Umfassende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im OT Bierstadt, um die Schulwege sicherer zu machen und die Lebensqualität der Anwohner zu erhalten. Ich bitte die zuständigen Stellen, diese Kritikpunkte in die weiteren Planungen einzubeziehen und das Konzept entsprechend zu überarbeiten.	
Bürger 29	hiermit erhebe ich Einwand gegen die Änderung des Flächennutzungsplans „Schulcampus Bierstadt Nord“ in seiner veröffentlichten Fassung. Ich bitte Sie, folgende Punkte zu korrigieren: -Fehlende Verkehrsberuhigung und sichere Straßenübergänge: In der Eisenaacher Straße, der Wittenberger Straße (nach Verkehrsöffnung) sowie im Bereich der Grünen Mitte und der östlichen und südlichen Grünspangen an der Speierlingstraße fehlen verkehrsberuhigende Maßnahmen und sichere Fußgängerquerungen in den Planungen. Gerade in Anbetracht der neuen Nutzung mit Schulcampus, Kindergarten und Mehrgenerationenwohnen sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie klar gekennzeichnete, sichere Querungsmöglichkeiten erforderlich. Im Mobilitätskonzept wird auf Querungshilfen an bestimmten Stellen verwiesen, jedoch fehlen diese in den genannten Bereichen. Ich würde deshalb eine generelle Widmung als „Spielstraße“ für Bierstadt-Nord in Gänze befürworten, mindestens sind jedoch sichere Verkehrsübergänge an den oben genannten Stellen erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die im FNP-Änderungsverfahren vorgenommene Analyse und Bewertung der Schutzgüter erfolgte verbal-argumentativ auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen, Gutachten, Fachpläne sowie der Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung verfahren nach den §§3 und 4 BauGB vorgebracht wurden. Wie in den Punkten 8.3.2 und 8.5. der Begründung der Änderung Flächennutzungsplans beschrieben, ist die konkrete Festsetzung von Maßnahmen ein Bestandteil des nachgelagerten Bebauungsplans. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden

		müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	-Unzureichende Planung der „Kiss & Ride“-Zone an der Speierlingstraße: Die vorgesehene Kiss & Ride- Zone an der Speierlingstraße ist in ihrer jetzigen Form nicht realitätsnah. In der Planung wurde eine dort vorhandene Sackgasse (Ingrid-Marie-Weg als Kreisverkehr in Anlage 2.4 des Mobilitätskonzepts) nicht berücksichtigt, was eine funktionale Nutzung erheblich einschränkt. Stattdessen würden wahrscheinlich Renettenring (vor dem ebenfalls nicht berücksichtigten Kindergarten) oder die Eisenacher Straße (am geöffneten Wirtschaftsweg) realistische, aber eben nicht geplante „Kiss & Ride“-Zonen. Zudem wird das Risiko von erhöhtem Elterntaxi-Verkehr rund um den Schulcampus und in Wohngebieten nicht ausreichend abgebildet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Alternative realistische Standorte oder ein umfassendes Konzept zur Verkehrslenkung sind dringend erforderlich.	Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt. Zur Bewältigung der durch das Vorhaben prognostizierten Zusatzsatzverkehre wurde das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) angefertigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Besondere Berücksichtigung der Anlieger von Bierstadt-Nord: Der geplante Kindergarten, das Mehrgenerationenwohnen und die Nutzung der Schulturnhalle außerhalb der Schulzeiten (auch durch Vereine zu Abend- und Wochenendzeiten) führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Die aktuelle Verkehrsplanung bietet hier keine ausreichenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine Überarbeitung der entsprechenden Mobilitäts- und Verkehrsplanung erscheint nötig.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweite-

		rung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Aktivitäten auf dem Schulgelände außerhalb des Schulbetriebs und der Schulbusverkehr ist für den Verkehrsablauf nach Einschätzung der Fachplanung unkritisch und wurde in der Schallimmissionsbewertung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt“</i>, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) berücksichtigt. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	-Fehlende Parkplätze: Die viel zu niedrige Anzahl der geplanten Beschäftigtenparkplätze für IGS und Grundschule sowie mittelfristig weitere Parkplätze für die Kita ist illusorisch und fernab jeglicher Lebensrealität im Viertel. Auch ist die Hallennutzung durch Vereine hier nicht mitgedacht worden:	Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Pla-

	Gerade bei Wettkämpfen und Turnieren sind hier dringend ausreichende Parkflächen auf dem Campus - und nicht im Wohngebiet - vonnöten. Schon heute nutzen Mitarbeitende der DG Nexolution umfassend Flächen in der Speierlingstraße als Parkplätze. Das führt zu Stoßzeiten zu einer spürbaren Verkehrsbehinderung durch die Verengung der Straße im Ampelbereich. Deshalb wäre es aus meiner Sicht sinnvoll, zur Entlastung weitere Parkplätze aus der Rostocker Straße im Schulensemble zu erschließen.	nung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
	-Überholtes Verkehrsgutachten: Das vorliegende Gutachten kann nicht als Basis einer realistischen Verkehrsplanung dienen, da die Verkehrszählung während der Corona-Pandemie durchgeführt worden ist. Bspw. gibt es schon heute zu Stoßzeiten häufig Stau auf der B455, so dass die momentan noch einzige Ein- und Ausfahrt ins Neubaugebiet über die Speierlingstraße blockiert ist. Zu bedenken ist auch, dass die Anwohnerzahl im Neubaugebiet zum heutigen Zeitpunkt noch erheblich niedriger ist, aber in den kommenden Jahren beachtlich steigen wird und somit auch die Auslastung der Straßen und Parkmöglichkeiten. Das Verkehrsgutachten sollte deshalb überarbeitet werden und dabei insbesondere auch die Belastungen nicht nur durch die Schule, sondern auch durch Kindergarten, Mehrgenerationenwohnen und ähnliches zu berücksichtigen.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV</i>

		<i>Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	-Beschleunigung der östlichen Grünspange: Die Erklärung der Stadt, die östliche Grünspange (von Norden nach Süden) auf absehbare Zeit nicht umzusetzen schaden insbesondere Schulkindern, da es sich hier um einen absolut sicheren autofreien Schulweg handelt. Deshalb wäre auch hier eine Priorisierung seitens der Stadt nötig. Ich bekräftigen deshalb die Forderung, diese Grünfläche zügig umzusetzen und entsprechend der Planungen des städtebaulichen Vertrages, auch als Schulweg smart zu beleuchten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Grünspange wird im Zuge der Gesamtentwicklung der Wohngebiets Bierstadt Nord umgesetzt. Zum aktuellen Stand ist ein Großteil der Grundstücke noch nicht entwickelt. Es ist daher künftig von einigen Baumaßnahmen auszugehen, die aufgrund ihres Standorts ggf, mit der Herstellung der Grünachse in Konflikt geraten können. Ein Bebauungsplan sieht grundsätzlich keine zeitliche Frist zur Umsetzung von Maßnahmen vor. Die Entwicklungen werden beobachtet und bei Änderung des Status Quo neu bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Generell sollte es eine stärkere Berücksichtigung der besonderen Verkehrsbedürfnisse von Kindern und älteren Menschen in unserem Wohngebiet geben, die schon heute wenig berücksichtigt werden. Ich bitte um Berücksichtigung meiner Einwände im weiteren Planungsverfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit oder der Umwelt hervor.

		Grundsatz des Planungsverfahrens ist gem. §1 (7) BauGB, dass alle in § 1 (6) BauGB aufgeführten Belange gerecht untereinander abgewogen werden. Hierbei ist keine besondere Gewichtung zugunsten eines einzelnen Belangs vorzunehmen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 30	Ich lehne die Entwürfe der Bauleitplanung (Änderung des Flächennutzungsplans und Entwurf eines Bebauungsplans) für den „Schulcampus Bierstadt Nord“ ab. Die Verwirklichung der Baumaßnahme würde für die Bewohner der Weimarer Straße unzumutbare Belastung mit sich bringen. Inhaltlich schließe ich mich dem von Personen ID 25 in seiner Stellungnahme vorgebrachten Argumenten an.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im FNP-Änderungsverfahren vorgenommene Analyse und Bewertung der Schutzgüter erfolgte verbal-argumentativ auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen, Gutachten, Fachpläne sowie der Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung verfahren nach den §§3 und 4 BauGB vorgebracht wurden. Wie in den Punkten 8.3.2 und 8.5. der Begründung der Änderung Flächennutzungsplans beschrieben, ist die konkrete Festsetzung von Maßnahmen ein Bestandteil des nachgelagerten Bebauungsplans. Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit oder der Umwelt hervor. Es wird auf die Abwägungsergebnisse zur Stellungnahme des Bürger 25 verwiesen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 31	(...) Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplans und zum Entwurf der Bauleitplanung/des Bebauungsplans zum „Schulcampus Bierstadt Nord“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Dauer der Auslage und Möglichkeit zur Stellungnahme wurde den Vorgaben des § 3 (2) BauGB entsprechend für 30 Tage gewährt.

	Bezug: öffentliche Bekanntmachung der Landeshauptstadt Wiesbaden, Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung nach §3BauGB zu den Entwürfen der Bauleitpläne „Schulcampus Bierstadt Nord im Ortsbezirk Wiesbaden, Wiesbadener Kurier vom 13.01.2025, S. 21 Grundsätzliche Vorbemerkungen: > Die beigelegten Unterlagen beziehungsweise Dokumente sind zu komplex und für einen Laien schwer verständlich. Auch alleine aufgrund ihres Umfangs von über 1000 Seiten ist die Frist für Eingaben zu kurz. Auch die Unterscheidung zwischen Bauleitplanung; Bebauungsplan und Flächennutzungsplanung verwirrt den Leser erheblich.	Eine Verlängerung ist nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes möglich. Dies ist aus der Komplexität eines Dokuments nicht zu begründen.
		Das Verhältnis zwischen Bebauungsplan und Flächennutzungsplan wird in Punkt 3 der Begründung des Bebauungsplans (Stand 01.11.2024) bzw. in den Punkten 8.3.2. und 8.5. der Begründung der Änderung des Flächennutzungsplans ausführlich erläutert.
	> Es wird nicht erläutert, nach welchen Kriterien die beauftragten Gutachter und Labore ausgewählt wurden. Auch ist nicht ersichtlich, ob sich die Gutachter am aktuellen Stand der Regelwerke richten. Z.B. basiert das Klimagutachten auf einer veralteten Version der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 (2003), hier gibt es eine neue Version von 2024.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Zuge des Verfahrens erstellten Gutachten wurden auf Grundlage der guten fachlichen Praxis erstellt und die Gültigkeit ihrer Aussagen von den entsprechenden Fachämtern bestätigt. Für das Klimagutachten wurde die aktuell gültige VDI-Richtlinie 3785, veröffentlicht 2003, verwendet. Die in der Stellungnahme benannte Novellierung der Richtlinie von 2024 befindet sich noch in der Entwurfsfassung und ist noch nicht veröffentlicht.
	> Es verwundert auch, dass die Gebäude, wie die Planungen (insbes. Ergänzung Klimagutachten) zeigen, schon bis ins Detail geplant sind (Raumstruktur, Baukörper), wo aber noch nicht mal ein gültiger Bebauungsplan vorliegt. Falls der Bebauungsplan nicht genehmigt würde, wären damit schon hohe Summen für die Planung der Gebäude umsonst ausgegeben worden. Nachstehend werden kritische Punkte, die gegen die Entwürfe der Bauleitplanung sprechen, erläutert:	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wie in der Begründung auf S. 26 beschrieben, wurde vor Beginn des Bauleitplanverfahrens im Jahr 2022 ein Wettbewerb durchgeführt, dessen Aufgabenstellung einige Aussagen zu Kubatur und ökologischer Wirkfaktoren forderte. Der Vorzugsentwurf von h4a und Glück - Landschaftsarchitekten ist die Grundlage für alle durchgeführten gutachterlichen Betrachtungen und unerlässlich für die korrekte Einschätzung der Auswirkungen des Vorhabens. Dass ein qualifizierter Bebauungsplan auf einer detaillierten Vorplanung aufbaut ist gängige Praxis.

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Starkregen Der vorgesehene Wall/Mauer auf Nordseite gegen Starkregen behindert natürlich auch die Kaltluftströmung weiter und ist daher für das Kleinklima eher schädlich. Fragt sich auch, wo die Regenmassen dann hinfließen sollen, wenn sie durch die Mauer blockiert werden. Der Umgang mit den Wassermassen bei Starkregen ist in meinen Augen nicht hinreichend geklärt, so wie sich die Planung darstellen wird, die Wassermassen dann entweder auf das Gelände der Kita oder ins Wohngebiet Wolfsfeld 1 fließen. Meines Erachtens muss zwingend ein unterirdisches Regenwasser-Rückhaltebecken gebaut werden, das die Wassermassen speichern kann. Die in der hydraulischen Modellierung Starkregen vorgeschlagenen Maßnahmen mit Wällen und Mulden mögen zwar u.U. ausreichen, behindern aber zusätzlich den Kaltluftstrom von Norden her und sind daher abzulehnen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Zitat aus S. 2 der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024): <i>Durch den geplanten Schutz als Wand / Erdwall nördlich des Schulcampus WI Bierstadt Nord wird anfallendes Niederschlagswasser zurückgehalten und das Grundstück geschützt. Aufgrund der markanten Topografie ergeben sich bei der hydraulischen Starkregensimulation im PLAN-Zustand zwei Rückstaubereiche, auf den sich das anfallende Wasser auf den nördlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sammelt. Diese Rückstauflächen liegen im Flur 14 auf den Flurstücken 8 und 20. In der Anlage zu diesem Kurzbericht sind die Starkregen-Gefahrenkarten für SI 4/5 und SI 7 für den IST- und PLAN beigefügt, die genannten Rückstaubereiche sind gut zu erkennen. <u>Ein Umströmen der Schutzeinrichtung bzw. negative Veränderungen der Überflutungsflächen im südlich angrenzenden Bereich zum Schulcampus WI Bierstadt Nord können mit der vorliegenden Datenbasis nicht identifiziert werden.</u></i> Es wurde bezüglich der mikroklimatischen Auswirkung des Walls eine ergänzende Stellungnahme des Fachplaners eingeholt. Der Wall stellt durch seine geringe Dimensionierung nur ein leichtes Strömungshindernis für die Kaltluftströmungen dar. In einer Strömungssimulation ist zu erkennen, dass die Auswirkungen auf die Kaltluftströmung entsprechend gering und auf das Grundstück des Schulcampus beschränkt sind. Die Ergebnisse des Klimagutachtens behalten somit ihre Gültigkeit.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Das Wasser in Mulden zu sammeln, ist auch deshalb nicht sinnvoll, da solche dann stehenden Gewässer zur massenhaften Vermehrung von Schnaken führen. Auch wird die von Wasser u.U. für längere Zeit bedeckte Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen.	Zu einer Aufstauung von Niederschlägen entlang des Walls wird es gemäß der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024) nur nach sehr seltenen Ereignissen mit einer Wiederkehrzeit von mehr als 100 Jahren kommen. Es nicht daher davon auszugehen, dass die Ansammlung von Niederschlägen entlang des Walls ein dauerhaftes Phänomen ist. Inwiefern sich Insekten in diesen Anstauungen ansammeln, lässt sich nicht verlässlich abschätzen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Bodenbeschaffenheit lässt den vorgeschlagenen Einbau von Rigolen zur lokalen Regenwasserversickerung nicht zu, daher muss das Regenwasser über die vorhandene Kanalisation im Wolfsfeld abgeführt werden. Es ist nicht geprüft, ob die Kanalisation von Bierstadt diese zusätzlichen Wassermassen aufnehmen kann. Die ELW geht in ihrer Stellungnahme vom 21.06.2024 davon aus, dass Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung erforderlich werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Umgang mit anfallenden Niederschlägen ist Gegenstand des Regenwasserkonzepts („<i>Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“</i>“, Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024) Es werden auf S. 22 Maßnahmen dargelegt, welche die Einleitung von Niederschlägen in das Kanalsystem drosseln. <i>Verwendung wasserdurchlässiger Flächenbefestigungen</i> <i>Einsatz von Gründächern ggf. Retentionsdächer</i> <i>Einleitung von Regenwasser an abflusswirksamen Flächen in Grünflächen (Tiefbeete Baumrigolen)</i> <i>Bereitstellung von Nutzvolumen zur Regenwassernutzung für die Grünflächenbewässerung und Toilettenspülung Rückhalt von Regenwasser möglichst in begrünten Retentionsflächen und Retentionsdächern zur Drosselung von Abflüssen</i> <i>Durch die Realisation der oben genannten Maßnahmen wird der Regenwasserabfluss entsprechend weitestgehend reduziert werden.</i> <i>Durch die Drosselung des grundstücksbezogenen Abflusses auf mindestens 1,35 Liter pro Sekunde und Hektar wird eine Überlastung der Bestandskanalisation südlich des Gebietes ausgeschlossen.</i>

		Eine entsprechende Festsetzung wurde in Punkt 8.1. der textlichen Festsetzungen formuliert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Kaltluftstrom Die vorgesehene Bebauung behindert die Kaltluftschneise vom Taunus her und führt zu einer zusätzlichen Wärmebelastung für Bierstadt. Es wird eine Reduzierung des Kaltluftstrom im Süden des zu bebauenden Gebietes um 10% bis 13% prognostiziert (Fehlergrenzen der Abschätzung sind überhaupt nicht erläutert). Laut VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 (2003) ist bei Kaltluftströmungen eine Verringerung der Abflussvolumina oder der Abflussgeschwindigkeit von mehr als 10% gegenüber dem Ist-Zustand als „gravierender Eingriff“ mit nachteiligen Folgen im Kaltluftzielgebiet zu bewerten. Hier muss auch darauf hingewiesen werden, dass es für das Blatt 5 der VDI-Richtlinie 3787 eine neue Version von 2024 gibt, die detaillierter auf die Erderwärmung und die Bedeutung von Kaltluftströmen eingeht; das bedeutet, dass das Klimagutachten und dessen Ergänzung zu überarbeiten sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale mikroklimatische Situation wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. <i>(Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplana, Stand Nov. 2023)</i> Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet. Für das Klimagutachten wurde die aktuell gültige VDI-Richtlinie 3785, veröffentlicht 2003, verwendet. Die in der Stellungnahme benannte Novellierung der Richtlinie von 2024 befindet sich noch in der Entwurfsfassung und ist noch nicht veröffentlicht.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Es wird in den Klimagutachten von einem Bereich südlich der Weimarer Straße (S. 30 und S. 32) gesprochen. Die Weimarer Straße hingegen verläuft in Nord-Süd-Richtung, das heißt es gibt nur einen Bereich westlich oder östlich von der Weimarer Straße. In Ost West Richtung verläuft nur ein kurzes Stück der Weimarer Straße von etwa 50 Meter Länge. Welcher Bereich ist damit gemeint, wenn von dem Bereich „südlich der Weimarer Straße“ gesprochen wird?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		In den beschriebenen Passagen wird die Durchlüftungsachse, bzw. die Veränderung der Lufttemperatur für die Siedlung Wolfsfeld südlich der Weimarer Straße beschrieben. Gemeint ist hierbei der Siedlungskörper, der sich südlich an das in der Stellungnahme beschriebene Stück der Weimarer Straße angliedert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Es wird in den Klimagutachten von einem linearen, kubischen Baukörper ausgegangen; die Planungen zeigen jedoch, dass es mehrere gegeneinander versetzte Baukörper geben soll. Dies wird allerdings den Strömungswiderstand	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Im zugrundeliegenden Entwurf von h4a ist der Sockel, welcher hauptsächlich in der Wirkmächtigkeit des Kaltluftstroms

	weiter erhöhen und damit die Kaltluftzufuhr von Norden noch mehr einschränken. Es sollte in den Klimagutachten auch der Einfluss dieser versetzten Baukörper auf die Umströmung berechnet werden.	liegt, ein durchgehender Baukörper. Lediglich im obersten Geschoss des Schulbaukörpers ist ein Versatz vorgesehen. In den Anhängen des Gutachtens sind die Entwürfe dargestellt, die dem Gutachten zugrunde liegen. In Punkt 5.1 der des Gutachtens (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) wird auf S. 18 die Modellrechnung zum lokalen Klimaströmungsgeschehen beschrieben: „Die Bebauung am Planungsstandort wird als detaillierte Bebauung mit entsprechenden Gebäudehöhen aufgelöst, um den kleinräumigen Einfluss auf das örtliche Kaltluftgeschehen herausarbeiten zu können.“
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Verkehrsbelastung durch MIV Alle Unterlagen, und insbesondere das vorgelegte Mobilitätskonzept, treffen keine Aussagen dazu, woher die zukünftigen Schüler des Schulcampus kommen werden und welche Verkehrsströme aus welchen Richtungen dadurch verursacht werden. Zwar wird für die Grundschule davon ausgegangen, dass deren Schüler i.W. aus Bierstadt kommen, aber die IGS steht, wie auch im Mobilitätskonzept S. 5 festgestellt, grundsätzlich Schülern aus allen Wiesbadener Ortsteilen offen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen Es existiert kein Steuerungsinstrument für den Bebauungsplan, welches die Herkunft und damit die durch die Schülerinnen und Schüler verursachten Verkehrsströme eingrenzen könnte. Im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) wird davon ausgegangen, dass vor allem Schülerinnen und Schüler aus Bierstadt und den angrenzenden Stadtteilen im Osten Wiesbadens aufgrund der guten Erreichbarkeit den Schulcampus nutzen werden. Hierbei beruft sich der Verfasser auf eine Einschätzung des Ortsbeirates von Bierstadt.
	Die zur Vermeidung von Elterntaxis vorgeschlagenen Kiss-and Ride-Zonen sind wohl eher theoretischer Natur, da es keine rechtlichen Möglichkeiten gibt, den MIV zur Nutzung dieser Zonen zu zwingen. Elterntaxis können auch zu weiteren Behinderungen in der Weimarer Straße führen, die derzeit schon durch Elterntaxis zur Kindertagesstätte extrem belastet ist (siehe Verkehrsgutachten S. 15).	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen.

	Die im Verkehrsgutachten empfohlenen verkehrsbegleitenden Maßnahmen sind nirgends definiert oder erläutert, es ergibt sich auch keine planungsrechtliche Möglichkeit, diese umzusetzen.	Die Festlegung der künftigen Buslinienführung, wie auch der Anordnung von Haltestellen obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Auch wird in dem Verkehrsgutachten, S. 1 der Anlage 1, davon ausgegangen, dass die IGS 400 Bringer/Holer-Kfz pro Tag erzeugt. Dies widerspricht der Aussage im Mobilitätskonzept, S. z, dass von „bis 20 % motorisierter Individualverkehr (MIV)“ ausgeht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der IVM Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre).

		Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Eine Stellungnahme der ESWE vom 20.06.2024 zeigt, dass eine direkte Anbindung des Schulcampus Nord mittels Busverkehr nicht machbar ist, da für Busse dort keine Wendemöglichkeit besteht. Somit müssen die Schüler die Haltestellen Weimarer Straße oder Rostocker Straße nutzen und längere Fußwege in Kauf nehmen, was die Nutzung des ÖPNV zur Anbindung des Schulcampus unattraktiv macht. Die im Mobilitätskonzept erwartete Quote für den ÖPNV von 30-40% erscheint vor diesem Hintergrund unrealistisch.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Stellungnahme der ESWE-Verkehr bezieht sich auf die Maßnahme „ÖPNV-1“, die sich grundsätzlich auf die Haltestellen im erweiterten Umfeld des Schulcampus bezieht. Die hier genannten Merkmale dienen der Verbesserung des örtlichen ÖPNV-Angebots mit besonderem Augenmerk auf die Belange von Schülerinnen und Schülern. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Qualitäten obliegt der dafür zuständigen Behörde. Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl.

		der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte ÖPNV-Anteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 30-40 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Nutzung der Dreifelderturnhalle durch Vereine von 17 bis 20 h und an Wochenenden führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die weder im Mobilitätskonzept noch im Verkehrsgutachten quantifiziert und bewertet sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. In der Schallimmissionsbewertung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt“, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) wurden die Zusatzverkehre berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Wege es wird zwar festgelegt, dass der Fuß- und Feldweg parallel zur Meißener Straße in Verlängerung der Weimarer Straße nach Norden erhalten bleiben soll. Man findet aber keine klare Aussage, ob der Fuß- und Feldweg unmittelbar an der nördlichen Grenze des Kindertagesstätten-Geländes erhalten bzw. der Öffentlichkeit zugänglich bleiben wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Unmittelbar nördlich der Kita Wolfsfeld verläuft die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche Zweckbestimmung Fuß- und Radweg FR 2, welche zur Nutzung der Allgemeinheit zur Verfügung verbleiben wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Verlust landwirtschaftlich wertvoller Flächen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Das Amt für den Ländlichen Raum, Umwelt, Veterinärwesen und Verbraucherschutz des Landkreises Limburg-Weilburg bestätigt, dass es sich bei der betrachteten Fläche um sehr wertvollen und ertragreichen Ackerboden handelt, der durch die Baumaßnahme vernichtet würde. Die geforderten Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in das Schutzgut Boden sind nicht mit den notwendigen Flächen hinterlegt. Solche Flächen müssten ggfs. aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen werden und stellen damit einen wirtschaftlichen Schaden für die Eigentümer oder Pächter dieser Flächen dar. Wie aus Tab. 5 ersichtlich, können die geplanten Ausgleichsmaßnahmen den Ausgleichsbedarf nur zu einem sehr geringen Anteil abdecken. Auf Empfehlung des Amtes sollte auf mögliche Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Produktionsflächen (Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft), im Zuge der Umsetzung dieses Vorhabens, verzichtet werden.	Auf den Seiten 182 ff. der Begründung (Stand 01.11.2024) werden die Kompensationsmaßnahmen entsprechend der „Arbeitshilfe zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden in Hessen und Rheinland-Pfalz“ beschrieben. Konkret wird das Vorhaben der Maßnahme ÖK-36W-015 „Klingenbach im Ortskern Breckenheim“ aus dem Ökokonto der LHW-Umweltamt - Bereich Schutz und Bewirtschaftung der Gewässer zugeordnet. Bei der Maßnahme handelt es sich um die Renaturierung des Klingenbachs auf einer Strecke von rund 500 m innerhalb der Ortslage Wiesbaden-Breckenheim. Es wurden somit alle Kompensationsbedarfe für das Schutzgut Boden nach fachlicher Praxis gewürdigt und der Stellungnahme folgend nicht auf Vorranggebieten für die Landwirtschaft umgesetzt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Zusätzlich gehen durch die geplante Aufstauung von Regenwasser bei Starkregen in Mulden am Nordrand des Schulcampus zeitweise weitere Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung verloren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Zu einer Aufstauung von Niederschlägen entlang des Walls wird es gemäß der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgemeinschaft, Stand 12.01.2024) nur nach sehr seltenen Ereignissen mit einer Wiederkehrzeit von mehr als 100 Jahren kommen. Das Vorhaben ist abschließend mit dem Umweltamt der LH Wiesbaden abgestimmt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Zufahrt der Feuerwehr von der Wache Igstadt Der Schulstandort hat keine Zufahrt von der östlichen Seite. Das bedeutet, dass die Feuerwehr vom Stützpunkt Igstadt erst auf die B 455 fahren muss, um dann von dort aus in die Speierlingstraße einzubiegen, damit verlängert sich die Zufahrtszeit erheblich. Es sollte mit den Feuerwehren und anderen Rettungskräften	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Feuerwehr der LH Wiesbaden wurde im Verfahren beteiligt. Es werden somit alle Belange des Katastrophen- und Brandschutzes betrachtet. Von Seiten der Feuerwehr wurden keine weiteren Rettungswege über die Rostocker Straße gefordert.

	ten geprüft werden, ob diese Verlängerung der Zufahrtswege im Notfall akzeptabel ist oder ob eine zweite Zufahrt zum Beispiel über die Rostocker Straße erforderlich ist, die gegebenenfalls nur im Notfall benutzt werden kann oder darf.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Lärmbelastung Es wird zwar in den schalltechnischen Untersuchungen darauf eingegangen welche Lärmbelasten durch das Schulzentrum auf die Nachbarbereiche einwirken werden. Die ermittelten Werte erscheinen mir aber zu optimistisch. Insbesondere zu Schulbeginn und Schulende sowie in den Pausen ist mit einer erheblichen Lärmbelästigung zu rechnen, es fragt sich, ob die für die Bewohner der Altenwohnanlage in der Meißener Straße zumutbar ist. Auch die Nutzung der Turnhalle durch Vereine von 17 bis 20 h und an Wochenenden führt zu zusätzlichen Lärmbelastungen im umliegenden Gebiet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt. Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) überprüft. Hierbei wurden auch die durch die Turnhalle ausgelösten Zusatzverkehre mitbetrachtet. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Entwertung der Immobilien Die zusätzlichen Belastungen durch den vorgesehenen Schulcampus führen zu einer Wertminderung der Immobilien insbes. im östlichen Teil des Wolfsfeld 1. Ggfs. müssen die Eigentümer Investitionen wie z.B. Einbau von Klimaanlage vornehmen, um die zusätzliche Wärmebelastung zu kompensieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Gemeinde bedient sich des Mittels der verbindlichen Bauleitplanung nur soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Hierzu gehört nicht die Wahrung von reinen Vermögensinteressen. Die durch einen Bebauungsplan ausgelösten Verkehrswertverluste von Grundstücken außerhalb des festgesetzten Geltungsbereichs sind daher grundsätzlich nicht abwägungsrelevant und sind somit kein Betrachtungsgegenstand dieser Abwägung. (Vgl. VGH Kassel, Urteil vom 7. April 2014, Az. 3 C 914/13.N) Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale Belüftungssituation und Kaltluftströmung wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov.</i>

		2023) Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan
	Fazit Der vorgeschlagene Standort für den neuen Schulcampus Bierstadt Nord ist aus den oben angeführten Gründen ungeeignet. Er bringt insbes. für das Wohngebiet Wolfsfeld 1 im östlichen Teil unzumutbare Mehrbelastungen durch Lärm, Verkehr und Verschlechterung des Klimas. Auch geht im erheblichen Maße landwirtschaftlich wertvoller Boden verloren. Die beantragten Änderungen des Flächennutzungsplans und der Entwurf des Bebauungsplans sind daher abzulehnen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange des Wohngebiets Wolfsfeld 1 wurden im Verfahren eingehend betrachtet. Im Ergebnis konnte in keinem Gutachten eine erhebliche und unzumutbare Mehrbelastung für die Anwohnerschaft festgestellt werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Alternativstandorte Es sind laut den Unterlagen Alternativstandorte geprüft worden. Es wird gebeten, Informationen zu den Alternativstandorten und deren Eignung bzw. Nichteignung bekannt zu geben, damit der Bürger diese Bewertungen objektiv nachvollziehen kann. Es stellt sich auch die Frage, ob die IGS, die Schülern aus allen Stadtteilen Wiesbadens offen steht, zwingend in Bierstadt gebaut werden muss. Es gibt an der Kloppenheimer Straße ein ähnlich großes Gelände, auf dem früher ein inzwischen abgerissener Reiterhof stand. Dieses Gelände würde sich von der Verkehrsanbindung, der Klimabelastung und der Immissionen auf die Nachbarschaft eher eignen. Es wird gebeten, diesen Standort in die Prüfung einzubeziehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt.

		Zur Bewältigung der durch das Vorhaben prognostizierten Zusatzsatzverkehre wurde das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) angefertigt. Der in der Anregung vorgeschlagene Standort Oberlin Straße, ehemaliger Reitplatz, steht nicht zur Verfügung, da es dort bereits seit 2022 Planungsrecht für Wohnbebauung gibt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 32	bezüglich der geplanten Änderung des Flächennutzungsplans bestehen Bedenken in Bezug auf das Vorkommen des Feldhamsters. Der Umweltbericht geht davon aus, dass sich das Plangebiet nicht im Verbreitungsgebiet des Feldhamsters befindet und aus der Vergangenheit keine Nachweise dieser Art vorliegen. Daher sei keine Erfassung dieser Tierart notwendig. Diese Annahme ist jedoch unzutreffend, da zumindest in der Vergangenheit Feldhamster in diesem Gebiet gesichtet wurden. So konnte beispielsweise meine Familie in der Vergangenheit leider nicht verhindern, dass die Hauskatze im heutigen Planungsgebiet Feldhamster erlegt hat. Die fehlerhafte Grundannahme im Umweltbericht führt dazu, dass die Auswirkungen auf diese streng geschützte Art nicht geprüft wurden. Gemäß der „FFH-Richtlinie“ (92/43/EWG) sowie dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 44 BNatSchG) unterliegt der Feldhamster einem strengen Schutzregime. Eine unzureichende Berücksichtigung dieser Art könnte zu rechtswidrigen Eingriffen in den Erhaltungszustand einer eventuell noch vorhandenen lokalen Population führen. Da Feldhamster auf bewirtschafteten Äckern leben, ist es unverantwortlich - ohne eingehende Prüfung - deren potenziellen Lebensraum zu vernichten. Eine umfassende und fachgerechte Erfassung des Feldhamsterbestands im Planungsgebiet sowie eine erneute Bewertung der Auswirkungen auf dessen Lebensraum ist somit erforderlich. Bis zur Klärung dieser Sachlage im Rahmen einer Nachexploration sollte die Änderung des Flächennutzungsplans nicht weiterverfolgt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme bezieht sich auf die Inhalte der Unterlagen des FNP-Änderungsverfahrens, welches parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird. Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden übermittelt und im Zuge der Abwägung zur Offenlage des FNP-Änderungsverfahrens weiterbehandelt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 33	Sehr geehrte Damen und Herren,	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	mit der Änderung des Flächennutzungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines Schulcampus in Bierstadt-Nord mit 4-zügiger Integrierter Gesamtschule für Wiesbaden, 2-zügiger Grundschule, inkl. 3-Feld-Turnhalle und Außenanlagen geschaffen werden. Mit dem Bau einer 3-Feld-Sporthalle soll dem Vereinssport im Ortsbezirk Bierstadt die Möglichkeit gegeben werden, seine trainierenden Sportarten systematisch und erfolgreich weiterzuentwickeln. Zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplans zugunsten des Schulcampus Bierstadt-Nord bestehen aus verschiedenen Gründen deutliche Einwände. Die vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen zeigen erhebliche negative Auswirkungen auf diverse Schutzgüter wie Boden, Fläche, Klima & Luft, Wasser und Mensch (Gesundheit - Lärm). Die vorliegende Stellungnahme fasst die zentralen Kritikpunkte zusammen. Vorbemerkung: Die Dauer der öffentlichen Auslegung und somit die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen ist zu kurz. Es ist für den Bürger, wenn er/sie z.B. wie ich in Vollzeit tätig ist, nur schwer möglich in 30 Tagen zahlreiche (ca. 50) zum Teil sehr komplexe Dokumente (insgesamt über 1000 Seiten) zu lesen, zu bewerten und eine fundierte Stellungnahme zu verfassen. Gibt es einen Grund, dass hier nur die nach dem Baugesetzbuch gesetzlich vorgeschriebene Mindestdauer angewendet wurde? Stellungnahme gegen die geplante Änderung des Flächennutzungsplans für den Schulcampus Bierstadt-Nord Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans für den Schulcampus Bierstadt-Nord bringt erhebliche negative Auswirkungen auf Bodenfunktionalität, Klima und Wasser mit sich. Angesichts der klimatischen und landwirtschaftlichen Bedeutung des betroffenen Areals sowie der ökologischen Folgen fordern wir eine kritische Überprüfung des Vorhabens. Negative Auswirkungen auf Boden & Fläche: 1. Verlust hochwertiger landwirtschaftlicher Böden Das Plangebiet umfasst landwirtschaftlich hochwertige Böden mit Ertragspotential der Stufe 1a (Agrarplan Hessen) - die höchste Einstufung für ertragreiche Ackerflächen. Diese Böden leisten einen wichtigen Beitrag zur regionalen Nahrungsmittelproduktion und besitzen eine hohe Wasserspeicherfähigkeit sowie ein bedeutendes Nitrat-Rückhaltevermögen. Die geplante Bebauung würde	Allgemeiner Hinweis zum Vorhaben. Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigenden Belangen betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit oder der Umwelt hervor. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Dauer der Auslage und Möglichkeit zur Stellungnahme wurde den Vorgaben des § 3 (2) BauGB entsprechend für 30 Tage gewährt. Eine Verlängerung ist nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes möglich. Dies ist aus der Komplexität eines Dokuments nicht zu begründen. Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigenden Belangen betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit oder der Umwelt hervor. Auf den Seiten 182 ff. der Begründung des Bebauungsplans (Stand 01.11.2024) werden die Kompensationsmaßnahmen entsprechend der „Arbeitshilfe zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden in Hessen und Rheinland-Pfalz“ beschrieben.
--	--	--

	rund 2,2 ha fruchtbaren Boden unwiederbringlich versiegeln. Dies führt zu einem irreversiblen Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche und beeinträchtigt den lokalen Wasserhaushalt sowie die ökologische Funktion des Bodens. 2. Unzureichende Kompensationsmaßnahmen Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen können den Verlust an Bodenfunktionalität nicht bzw. nur zu einem sehr geringen Anteil ausgleichen. Laut Fachgutachten verbleibt nach Umsetzung aller Maßnahmen eine negative Beeinträchtigung der Böden und ihrer Funktionen. 3. Unwiederbringlicher Flächenverbrauch Durch die Bebauung erfolgt ein dauerhafter Flächenverlust, der auch nach der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen nicht kompensierbar ist. Hochwertige Ackerflächen werden vollständig aus der Nutzung genommen, was im Kontext steigender Flächenknappheit und zunehmender Bedeutung der regionalen Landwirtschaft nicht vertretbar ist. 4. Fazit: Keine nachhaltige Flächennutzung Die Bebauung führt zu einer dauerhaften Vernichtung wertvoller landwirtschaftlicher Böden, die der Nahrungsmittelproduktion dienen und eine zentrale Rolle für das ökologische Gleichgewicht spielen. Angesichts des begrenzten Bodenangebots und der hohen Bodenqualität ist das Vorhaben nicht zu verantworten. Negative Auswirkungen auf das Stadtklima: 1. Klimatische Bedeutung des Plangebiets Das betroffene Gebiet ist ein klimatisch hochsensibler Bereich, der eine zentrale Rolle für die Frisch- und Kaltluftversorgung der umliegenden Wohngebiete spielt. Die nach Süden abfallenden Landwirtschaftsflächen im Planungsgebiet dienen als Kaltluftentstehungs- und Abflussgebiet. Diese natürliche Belüftung sorgt insbesondere in den Nachtstunden für eine spürbare Abkühlung und reduziert die sommerliche Wärmebelastung. 2. Negative Auswirkungen der Bebauung Die geplante Bebauung würde die Kaltluftzufuhr für die südlich angrenzenden Wohngebiete erheblich einschränken und zu einer (nächtlichen) Erwärmung führen. Modellberechnungen zeigen, dass der Kaltluftstrom um bis zu 13 % reduziert würde - ein Wert, der den festgelegten Grenzwert von 10 % übersteigt.	Konkret wird das Vorhaben der Maßnahme ÖK-36W-015 „Klingenbach im Ortskern Breckenheim“ aus dem Ökokonto der LHW-Umweltamt - Bereich Schutz und Bewirtschaftung der Gewässer zugeordnet. Bei der Maßnahme handelt es sich um die Renaturierung des Klingenbachs auf einer Strecke von rund 500 m innerhalb der Ortslage Wiesbaden-Breckenheim. Es wurden somit alle Kompensationsbedarfe für das Schutzgut Boden nach fachlicher Praxis gewürdigt und der Stellungnahme folgend nicht auf Vorranggebieten für die Landwirtschaft umgesetzt. Das Vorhaben ist abschließend mit dem Umweltamt der LH Wiesbaden abgestimmt Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen Das Stadtentwicklungskonzept und die Klimafunktionskarte der LH Wiesbaden nimmt eine großräumige Betrachtung von städtebaulich relevanten Teilaspekten vor, aus der die Ziele für zukünftige Entwicklungen abgeleitet werden. Diese Ziele sind auch Gegenstand des Bauleitplanverfahrens, weshalb die konkret zu erwartenden klimatischen Auswirkungen mittels einer Klimaprojektion untersucht wurden. Die Belüftungssituation und Kaltluftströmung wurde im abschließenden Klimagutachten (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und</i>
--	---	--

	Laut der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 (2003) gilt eine solche Reduktion als gravierender Eingriff in das Kaltluftzielgebiet. 3. Widerspruch zu den Klimazielen der Stadt Wiesbaden Die Stadt Wiesbaden ist bereits heute von einer hohen Wärmebelastung betroffen. Angesichts des Klimawandels wird mit einer weiteren Zunahme heißer Tage und Nächte gerechnet. Die Versiegelung von klimarelevanten Flächen und die Behinderung des Luftaustauschs stehen im Widerspruch zu den Klimazielen der Stadt. Wiesbaden selbst hat betont, dass Kaltluftentstehungsgebiete sowie Frisch- und Kaltluftbahnen besonders geschützt werden müssen. Eine Bebauung des Plangebiets würde diese Vorgaben unterlaufen und die Hitzebelastung weiter verschärfen. Hohe Überschwemmungsgefährdung durch Starkregen und Bodenversiegelung: Laut der Starkregen-Gefahrenkarte der Stadt Wiesbaden ist das Plangebiet bereits heute als hochgradig gefährdet eingestuft. Die aus dem Bauvorhaben resultierenden Bodenverdichtungen beim Bau, Flächenversiegelung (ca. 2,2 ha) durch Gebäude, Freiflächen und Straßen und ggf. in der Bauphase verdichteten Flächen führt zu einem erheblich erhöhten Oberflächenabfluss, da das Niederschlagswasser auf den versiegelten Flächen nicht mehr versickern kann. Aufgrund der abfallenden Hanglage (der Hangneigungsfaktor ist mit 0,5“ als „extrem hoch“ eingestuft) des Gebietes besteht ein besonderes Risiko, dass Wasser bei Starkregen unkontrolliert abfließt und die südlich gelegenen Grundstücke überschwemmt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen, wie ein Erdwall, sind nicht ausreichend, um die negativen Auswirkungen der Bodenversiegelung zu kompensieren und das Überschwemmungsrisiko wirksam zu reduzieren. Es ist davon auszugehen, dass angesichts der zunehmenden Starkregenereignisse in Deutschland das Risiko in Zukunft noch steigt. Verkehrsbelastung und Lärm:	<i>Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023)</i> betrachtet und ebenfalls als allgemein verträglich bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
		Der Umgang mit anfallendem Niederschlagswasser auf dem Grundstück wurde im vorliegenden Regenwasserkonzept („Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“, Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024) behandelt. Es gab zudem Hinweise zur möglichen Gefährdung der südlich des Vorhabens gelegenen Kita durch Starkregenereignisse. Diese konnten durch die Ergebnisse einer hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024) abgewogen werden. Zu einer Aufstauung von Niederschlägen entlang des Walls wird es gemäß der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024) nur nach sehr seltenen Ereignissen mit einer Wiederkehrzeit von mehr als 100 Jahren kommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan

	Die Realisierung des Schulcampus führt zu einer erheblichen Verkehrszunahme, insbesondere zu den Stoßzeiten. Der zusätzliche Verkehr durch den Schul- und Vereinssportbetrieb wird die Lebensqualität der Anwohner signifikant verschlechtern. Widersprüche in der Bewertung und Verharmlosung der negativen Auswirkungen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt. Zur Bewertung der Zusatzbelastungen wurden unter anderem ein Verkehrsgutachten (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeindebedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) und ein Schallgutachten (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) angefertigt. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb und den angedachten Vereinsnutzungen der Sporthalle nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen. Zur Bewältigung der durch das Vorhaben prognostizierten Zusatzsatzverkehre wurde das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) angefertigt. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
--	---	--

	Die Widersprüche zwischen der Begründung zur beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplans (Kapitel 8 Umweltbericht) und der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans TEIL 2 - UMWELTBERICHT) bzw. der Fachgutachten sind unten im Anhang dargestellt. Es wird exemplarisch aufgezeigt, dass die negativen Auswirkungen der Planung systematisch unterschätzt und Kompensationsmaßnahmen überbewertet werden. Unzureichende Prüfung alternativer Standorte: Die geplante Bebauung in Bierstadt wirft Zweifel auf, da eine transparente und nachvollziehbare Prüfung alternativer Standorte fehlt. Es wird behauptet, dass im Planungsprozess mehrere Standorte im Ortsbezirk intensiv geprüft wurden, jedoch ohne offenzulegen, welche Alternativen in Betracht gezogen, systematisch bewertet und aus welchen Gründen sie verworfen wurden. Dieses wirft Fragen zur Ergebnisoffenheit und Tragfähigkeit der Argumentation auf. Zudem ist nicht verständlich, warum eine Integrierte Gesamtschule (IGS) für Wiesbaden unbedingt in Bierstadt gebaut werden muss, anstatt auf bereits versiegelte / leerstehende Flächen im Raum Wiesbaden zurückzugreifen. Diese Flächen würden eine nachhaltigere und umweltfreundlichere Alternative darstellen, da die negativen Umweltauswirkungen so deutlich reduziert würden. Fazit: Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans für den Schulcampus Bierstadt-Nord steht sinnbildlich für eine kurzsichtige Stadtentwicklung, die Umwelt- und Klimaschutz ignoriert, während sie eigene Klimaziele unterläuft. Wiesbaden hat sich dem Schutz klimarelevanter Flächen verpflichtet - doch genau diese Verpflichtung wird nun zugunsten einer Fehlplanung geopfert. Das Planungsgebiet ist ein essenzielles Kaltluftentstehungs- und Abflussgebiet. Die Stadt selbst hat im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030+ sowie in der Klimavorrangkarte klargestellt, dass solche Flächen besonders geschützt werden müssen. Trotzdem wird hier ein massiver Eingriff in ein klimatisch sensibles Areal vorgenommen, der nachweislich zu einer signifikanten Verschlechterung der Kalt- und Frischluftzufuhr und einer erhöhten Wärmebelastung führt. Die festgelegten Grenzwerte werden überschritten - und dennoch wird die Problematik heruntergespielt. Gleichzeitig bedeutet der Bau eine unwiederbringliche Versiegelung hochwertiger landwirtschaftlicher Böden, die für die regionale Nahrungsmittelproduktion	Die Stellungnahme bezieht sich auf die Inhalte der Unterlagen des FNP-Änderungsverfahrens, welches parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird. Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden übermittelt und im Zuge der Abwägung zur Offenlage des FNP-Änderungsverfahrens weiterbehandelt. Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
--	---	---

und den Wasserhaushalt von großer Bedeutung sind. In einer Zeit, in der Flächenverbrauch und Klimaschutz zentrale Herausforderungen sind, ist es nicht vertretbar, diese Ressourcen leichtfertig zu zerstören - besonders dann nicht, wenn alternative, bereits versiegelte Flächen für den Schulbau in Betracht gezogen werden könnten.

Zudem stellt sich die Frage, warum die Stadt Wiesbaden der Weiterentwicklung des Vereinssports in Bierstadt eine höhere Priorität einräumt als dem Schutz von Mensch, Klima und Umwelt. Eine 3-Feld-Sporthalle dieser Größe ist für den Schulbetrieb nicht zwingend erforderlich, und Bierstadt verfügt bereits über ausreichende Sportinfrastruktur.

Diese Planung ist ein folgenschwerer Fehler. Sie ignoriert wissenschaftlich belegte Umwelt- und Klimarisiken, missachtet die eigenen Stadtentwicklungsrichtlinien und setzt falsche Prioritäten. Eine zukunftsfähige Stadtentwicklung muss verantwortungsbewusst mit ihren natürlichen Ressourcen umgehen und langfristig tragfähige Lösungen suchen - und nicht die eigenen Klimaziele zugunsten kurzfristiger Interessen opfern.

Die Stadt Wiesbaden muss ihrer Verantwortung gerecht werden: Diese Flächennutzungsplanänderung ist abzulehnen. Es braucht eine ernsthafte Prüfung alternativer Standorte und Planungskonzepte, die sowohl Umwelt- als auch Klimaschutz in den Mittelpunkt stellt. Daher ist die Flächennutzungsplanänderung abzulehnen. Wir fordern die Stadt Wiesbaden auf, die Notbremse zu ziehen!
Anhang: Widersprüche in der Bewertung und Verharmlosung der negativen Auswirkungen

Widersprüche zwischen der Begründung zur beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplans (Kapitel 8 Umweltbericht) und der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans TEIL 2 - UMWELTBERICHT)

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans steht in deutlichem Widerspruch zu den Erkenntnissen des Umweltberichts (siehe Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans TEIL 2 - UMWELTBERICHT) und der eingeholten Fachgutachten.

In dieser Stellungnahme werden wesentliche Diskrepanzen zwischen der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans (Kapitel 8 Umweltbericht) und den Bewertungen der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans (TEIL 2 - UMWELTBERICHT) bzw. der Fachgutachten dargestellt.

Es wird exemplarisch aufgezeigt, dass die negativen Auswirkungen der Planung systematisch unterschätzt und Kompensationsmaßnahmen überbewertet werden.

Inkonsistenzen in der Umweltbewertung

Der Umweltbericht (B-Plan) verwendet eine differenzierte Umweltskala bezüglich der negativen Auswirkungen als jene Skala, die in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans verwendet wird. Vergleicht man die Umweltbewertungen in beiden Begründungen, kann man feststellen, dass die Bewertung der negativen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans systematisch herabgestuft und somit verharmlost wird.

Laut Umweltbericht (B-Plan) ergibt sich ohne Maßnahmen insgesamt eine stark negative Auswirkung, während mit Maßnahmen eine mäßig bis geringe Beeinträchtigung erwartet wird. Hier stellt sich allerdings die Frage, inwieweit alle aufgeführten Maßnahmen tatsächlich verpflichtend umgesetzt und überwacht werden und nach ihrer Wirksamkeit (z.B. 4% Fassadenbegrünung, CEF-Maßnahmen für die Feldlerche als Ausgleich für den Boden) korrekt überprüft wurden. So wird z.B. erwähnt, dass Maßnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen während der Bauphase (z.B. Lärm und weitere Immissionen) ergriffen werden sollen. Wie dies konkret erzielt werden soll, wird nicht beschrieben. Für eine generelle Änderung des Flächennutzungsplans sollte daher eine Bewertung ohne Maßnahmen ausschlaggebend sein.

Fehlinterpretationen und Verharmlosungen der Umweltfolgen

Schutzgut Wasser: Die geplante Neuversiegelung von Flächen wird zu einer erheblichen Reduzierung der Grundwasseranreicherung führen. Während der Umweltbericht (B-Plan) ohne Maßnahmen eine starke negative Wirkung bescheinigt, wird die Beeinträchtigung in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung als neutral dargestellt. Dies ist nicht nachvollziehbar.

Schutzgut Klima und Luft: Die Stadt Wiesbaden weist im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030+ (MAGISTRAT DER LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN - STADTPLANUNGSAMT 2018) darauf hin, dass insbesondere stadtklimatisch relevante Kaltluftentstehungsgebiete sowie Kalt- und Frischluftbahnen vor zusätzlicher Überbauung zu schützen sind. In Gebieten mit besonderer klimatischer Vorbelastung und Gefährdungsempfindlichkeiten sind weitere Barrierewirkungen und Oberflächenversiegelungen zu vermeiden und (wo möglich)

	abzubauen. Die Klimavorrangkarte mit Empfindlichkeiten der Bevölkerung der LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN UMWELTAMT weist daher darauf hin, dass es sich beim Planungsgebiet um eine Teilfläche mit hoher klimatischer Empfindlichkeit und mit großer Bedeutung für die ortsspezifische Belüftung und Abkühlung handelt. Das Klimagutachten zeigt, dass durch die geplante Bebauung der Kaltluftvolumenstrom im Gebiet um bis zu 13 % reduziert wird. Dies überschreitet die in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 (2003) festgelegten Grenzwerte, ab denen von einem gravierenden Eingriff in das Kaltluftzielgebiet gesprochen wird. Gemäß der durchgeführten Modellrechnungen ist die Abkühlungsleistung des verbleibenden Kaltluftvolumenstroms nach Realisierung des IGS Schulneubaus weiterhin ausreichend, um eine deutliche Überwärmung des Wohngebiets Wolfsfeld, wie sie heute bspw. im Ortszentrum von Bierstadt zu bilanzieren ist, zu vermeiden. Im Hinblick auf die Klimavorgaben der Stadt Wiesbaden erscheint die gutachtliche Relativierung problematisch. Leider fokussiert sich der Umweltbericht (B-Plan) fast ausschließlich auf diese Aussage. In der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans wird dann schließlich behauptet, dass keine gravierenden negativen Effekte auf das Klima zu erwarten seien (in der Tabelle Kapitel 8.9. wird die Auswirkung sogar als neutral gegenüber dem bestehenden Naturzustand bewertet). Die nicht unwesentliche Überschreitung des Grenzwertes wird völlig außer Acht gelassen. Hierbei erscheint es besonders zynisch, wenn zum Vergleich die klimatisch überhitzte Innenstadt von Bierstadt herangezogen wird. Schutzgut Landschaftsbild/Stadtbild: Trotz der festgestellten Beeinträchtigung des Landschaftsbildes aufgrund der geplanten Höhe der baulichen Anlage wird dieser Aspekt in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans als neutral dargestellt. Schutzgut Mensch - Gesundheit (Lärm): Die Auswirkungen auf den Lärmpegel während der Bauphase und im Betrieb wurden unzureichend berücksichtigt. Es wird zumindest für die direkten Anwohner (z.B. in der Weimarer Str. 4 - 18) zu einer deutlichen Beeinträchtigung in beiden Phasen kommen. Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt: Im Umweltbericht wird ohne Maßnahmen eine stark negative bis mäßig negative Wirkung festgestellt (mit Maßnahmen: neutral). Dennoch wird in der Begründung zur Änderung des	
--	---	--

	Flächennutzungsplans die Bewertung systematisch „aufgebessert“ und als neutral bis positiv! dargestellt. Summationseffekte durch weitere Bauprojekte nicht ausreichend beachtet: Der Umweltbericht (B-Plan) erwähnt, dass durch andere Projekte (z. B. Bierstadt Nord, zusätzliche Kita, etc.) die Gesamtauswirkungen steigen. Diese kumulativen Effekte werden jedoch in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans nicht berücksichtigt. Die Begründung betrachtet die Änderung isoliert, obwohl die gesammelten Effekte erheblich sein können. Gesamtbewertung und Forderungen Die Begründung zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplans weist erhebliche Diskrepanzen zu den Bewertungen im Umweltbericht (B-Plan) auf. Die negativen Umweltauswirkungen werden heruntergespielt, während gleichzeitig an anderer Stelle zugegeben wird, dass schwerwiegende Probleme bestehen und die Wirksamkeit der geplanten Kompensationsmaßnahmen nicht ausreichend belegt ist. Insbesondere die Auswirkungen auf das Klima (besonders Kaltluftabfluss und Temperaturanstieg) werden deutlich abgeschwächt formuliert, obwohl die Daten und Modellrechnungen eine problematische Entwicklung zeigen. Forderungen: Es sollte eine einheitliche Bewertungssystematik angewendet werden, die negative Umweltauswirkungen nicht relativiert, sondern realistisch und transparent dargestellt. Eine verpflichtende Umsetzung von Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen mit konkreten Nachweisen zur Wirksamkeit. Die Sicherstellung der Finanzierung aller notwendigen Kompensationsmaßnahmen durch ein verbindliches Finanzierungsmodell, das langfristig eine effektive Umsetzung und Kontrolle gewährleistet (bis heute ist z.B. in Bierstadt Nord aus Kostengründen keine Grünanlage/Begrünung angelegt).	
Bürger 34	Stellungnahme zum Planverfahren: Schulcampus Bierstadt-Nord (Bebauungsplan im Verfahren) Problemfeld Wohngebiet Wolfsfeld südlich des Planungsgebietes	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Gemeinde bedient sich des Mittels der verbindlichen Bauleitplanung nur soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

	Sehr geehrte Damen und Herren, die geplante Bebauung im Bereich des Schulcampus Bierstadt-Nord birgt erhebliche negativen Auswirkungen auf das angrenzende Wohngebiet Wolfsgeld, insbesondere im Bereich der oberen Weimarer Straße (speziell Hausnummer 4 -18, jedoch auch die darunterliegenden Reihen). Liest man jedoch den Bebauungsplan und seine Begründung durch, so gewinnt man den Eindruck, dass im südlichen Bereich des Bebauungsgeländes keine Anwohner existieren. Lediglich die Kindertagesstätte, der Bolzplatz und ein Gewerbegebiet werden erwähnt und entsprechend in der Planung berücksichtigt. Jedoch wohnen und leben direkt im Anschluss an die Kindertagesstätte und westlich des Gewerbegebiets Menschen, die sich möglicherweise bewusst für ein eher ruhiges Leben am Stadtrand entschieden und erheblich in ihre Häuser investiert haben. Der Schulbau stellt in dem geplanten räumlichen Ausmaß und seiner Dimensionierung (insgesamt ca.850 Schüler) für diese Betroffenen eine deutliche Belastung und zugleich auch Wertminderung ihrer Immobilie dar. Ggf. müssten die Betroffenen mit zusätzlichen Kosten für ausgleichende Maßnahmen rechnen.	Die zu betrachtenden Belange werden in §1(6) BauGB und 1a BauGB beschrieben. Zu diesen Belangen gehören explizit nicht die Wahrung von reinen Vermögensinteressen. Die durch einen Bebauungsplan ausgelösten Verkehrswertverluste von Grundstücken außerhalb des festgesetzten Geltungsbereichs sind daher grundsätzlich nicht abwägungsrelevant und sind somit kein Betrachtungsgegenstand dieser Abwägung. Vgl. VGH Kassel, Urteil vom 7. April 2014, Az. 3 C 914/13.N
	Es verwundert also sehr, dass eben diese Nachbarn weder berücksichtigt noch befragt wurden, obgleich ihre Wohngegend erheblich von der geplanten Bebauung betroffen ist. Bereits im Baubetrieb ist für diese Nachbarn mit beträchtlichen Beeinträchtigungen beispielsweise durch den Verkehr der Baustellenfahrzeuge auf den einzurichtenden Baustraßen, Baustellenlärm, Staub, Feinstaub, ggf. benötigte Baustellenbeleuchtung usw. zu rechnen. Außerdem stellt sich die Frage nach dem Wirkradius und der Auswirkung von baulichen Schadstoffen für die unmittelbare Nachbarschaft (Anwohner, Kita, Seniorenwohnanlage) - vgl. Begründung zur Änderung B-Plan, Seite 121).	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit hervor. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit hat in Form einer Bürgerinformation am 12.09.2023 stattgefunden. Die von der Baustelle ausgehenden Emissionen sind zeitlich begrenzt und als notwendigen Schritt in der Umsetzung eines Vorhabens grundsätzlich verträglich. Beschränkungen

		der Emissionslast ergeben bspw. durch die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm). Zitat Begründung, S. 121: <i>Die Auswirkungen, die von den baubedingten Schadstoffen ausgehen können, sind jedoch als gering einzustufen, da sie in geringen Konzentrationen und in einem kleinen räumlichen Wirkradius auftreten.</i>
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Negative Auswirkungen auf das südlich angrenzende Wohngebiet über den Baubetrieb hinaus bestehen vor allem bezüglich Schallimmission, Starkregensiko bzw. Regenabfluss und Klimafolgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit hervor.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Schallimmission in das angrenzende Wohngebiet Gemäß der Stellungnahme des Deutschen Gebirgs- und Wandervereins Hessen e.V. vom 21.06.2024 sind - was eigentlich nicht überraschen sollte - Schulgelände Quellen größeren Lärms. Die Bebauung muss also die umliegenden Wohngebäude, wie auch die Anschlussgebiete schützen. Der Pausenhof und die Außensportanlage sind dabei zweifelslos als die Hauptquelle schulischen Lärms anzusehen. Der Pausenhof und die Außensportanlagen öffnen sich laut dem Bebauungsplan nach Süden und Südosten. Dabei soll die Schallausbreitung aus dem Pausenhof nach Westen zur Seniorenwohnanlage durch das Schulgebäude selbst abgeschirmt werden. Durch die Ausrichtung des Pausenhofs in der Nord-Süd-Achse dem Hangabfall folgend und die Außensportanlage im Südosten wird sich der Schallärm ungehindert nach Süden und Südosten hin ausbreiten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt. Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan "Schulcampus Bierstadt-Nord" im Ortsbezirk Bierstadt</i>, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) überprüft. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen. Der örtliche Sachverhalt wird auf S. 4 und S. 5 des Gutachtens ausführlich beschrieben. Hier sind auch alle in der näheren der Umgebung befindlichen Nutzungen benannt. Aufgrund der vorgesehenen Nutzungen und zu erwartenden

	Das Schallgutachten erwähnt südlich des geplanten Bebauungsgebiets lediglich eine Kindertagesstätte, einen Bolzplatz und ein Gewerbegebiet. Demgemäß wurde von Empfehlungen zu lärmindernden und lärmschützenden Maßnahmen während der Bauphase und im laufenden Schulbetrieb nach Süden und Südosten abgesehen. Lediglich für die Seniorenwohnanlage und für das Wohngebiet Bierstadt Nord im Westen des Baugebiets wurden Empfehlungen und Maßgaben ausgesprochen. Das angrenzende Wohngebiet im Süden des Bebauungsgebietes wurde in der Betrachtung des Schallgutachters völlig ignoriert. Dieses Wohngebiet ist durch die bestehende Kindertagesstätte (Hol-/Bring-Verkehr und Betrieb), den Bolzplatz und die Automobilwerkstatt des Gewerbegebiets bereits eh über ein normales Maß hinaus schallbelastet. Durch Vereinsportnutzung, schulischen Lärm, Anlieferung des Schulbetriebs sowie Ver- und Entsorgung und die massive Ausweitung des Hol-/Bring-Verkehrs droht eine zusätzliche Lärmimmission in ein bereits vorbelastetes Wohngebiet, die jedoch weder in der Bauplanung noch in dem Gutachten ausreichend Berücksichtigung findet. Dieses ist unzumutbar! Das Schallgutachten ist wie folgt zu kritisieren: • Unvollständige Darstellung der Umgebung: Das Gutachten beschreibt die südliche Nachbarschaft als bestehend aus einer Kindertagesstätte, einem Bolzplatz und einem Gewerbegebiet. Es erwähnt nicht, dass sich südlich ein Wohngebiet anschließt, obwohl dies für die Beurteilung der Schallimmissionen wesentlich ist. Dadurch fehlt die korrekte und vollständige Erfassung der Nachbarschaft, was die Schallimmissionsbewertung verzerrt. • Unvollständige Betrachtung der Lärmimmissionen nach Süden: Die Berechnung der Schallausbreitung wurde für bestimmte Immissionsorte durchgeführt, doch das südliche Wohngebiet wurde dabei anscheinend nicht als separater Immissionspunkt erfasst. Dadurch ignoriert es möglicherweise wesentliche Lärmquellen, die das südliche Wohngebiet betreffen könnten. Dies könnte dazu führen, dass die tatsächlich auftretenden Lärmwerte unterschätzt und Grenzwerte möglicherweise überschritten werden. • Unzureichende Betrachtung von Sport- und Verkehrsgläuschen: Die Geräuschemissionen von Schulsport, Pausenhof, Elterntaxis, Parkplatz und Verkehr	Mehrverkehre wurde die durch das Vorhaben verursachte Schallemissionslast als nicht wesentlich störend eingeordnet. Da dies schon bei den direkt anliegenden Immissionsorten der Fall war, wurden weiter von Emissionsquelle entfernte Immissionsorte nicht mehr betrachtet. Die Betrachtung ist in Tabelle 6.2. des Gutachtens nachzuvollziehen. Aufgrund der innerhalb der Ruhezeiten erhöhten Anforderungen an den Schallschutz wird empfohlen eine Nutzung des Parkplatzes im Nachtzeitraum nach 22 Uhr als unzulässig zu erklären, da hier durch kurzzeitige Geräuschspitzen das Maximalpegelkriterium der der 18. BImSchV /1/ verletzt werden würde. Dies ist jedoch nicht über den Bebauungsplan zu steuern. Abschließend ist folgendes bezüglich der Betrachtung von durch Kinder erzeugten Lärmemissionen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgeführt: <i>Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen wie beispielsweise Ballspielplätzen durch Kinder hervorgerufen werden, sind im Regelfall keine schädliche Umwelteinwirkung. Bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen dürfen Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden.</i> § 22 (1a) BImSchG. Die Außensportanlagen sind lediglich im Kontext des allgemeinen Schulbetriebs in Nutzung und somit kein Lärmemittent an Wochenenden, Feiertagen oder in den Abendstunden. Die Verortung der Transformatorenstation wird in Punkt 9.2. der Begründung entsprechend der Lage in der Planzeichnung angepasst. Es ergibt sich hieraus jedoch keine Veränderung für die Grundannahmen der schallschutztechnischen Untersuchung. Anpassung der Begründung.
--	--	---

wurden zwar untersucht, aber anscheinend nicht in Bezug auf das südliche Wohngebiet. Besonders kritisch sind:

Sportgeräusche (z. B. Schulsport im Freien, Schiedsrichterpfeifen, Vereinsnutzung der Sporthalle abends und am Wochenende), Verkehrslärm durch Eltern-taxis, Anlieferungen und Parkverkehr (z. B. Türenschiagen, laute Gespräche). Da für Wohngebiete strengere Immissionsrichtwerte gelten, hätte das Wohngebiet im Bereich der oberen Weimarer Straße bei den Berechnungen gesondert betrachtet werden müssen. Kurzzeitige Lärmspitzen sind in reinen Wohngebieten problematischer als in Gewerbegebieten.

- Unvollständige Lärmprognose: Das Gutachten gibt an, dass es eine umfassende Prognose auf der „sicheren Seite“ erstellt. Da jedoch eine ganze Anwohnerschaft fehlt, ist diese Aussage nicht haltbar. Die Annahme, dass der geplante Campus die Anforderungen an den Schallschutz vollständig erfüllt, ist nicht überprüfbar, solange das südliche Wohngebiet nicht explizit in der Analyse berücksichtigt wurde.

Das Gutachten und die daraus resultierende Planung weisen daher erhebliche Lücken auf. Das Gutachten sollte korrigiert werden. Die Lärmanalyse muss mit neuen Immissionspunkten ergänzt werden. Eine erneute Schallausbreitungsbe-rechnung für relevante Lärmquellen hat zu erfolgen. Die Bebauungsplanung sollte im Anschluss überprüft werden. Dabei sollte dafür Sorge getragen werden, dass...

- ... die Schallimmission durch Baustellenverkehr und Baulärm durch effektive Maßnahmen wirksam minimiert wird (z.B. keine Nacharbeit, Schallschutz, Berücksichtigung der Verkehrswege mit Baustellenverkehr ...).
- ... die Schallimmission durch den Vereinssport im laufenden Betrieb durch effektive Maßnahmen minimiert wird (Verkehrswege, Türenschiagen, Parkplatz-nutzung ...).

Besonders kritisch: Die geplante Nutzung der Sporthalle für den Vereinssport erhöht die Lärmbelastung in den Abendstunden und am Wochenende massiv und führt zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung.

Anmerkung: An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass Mülltonnen und Trafostation von Schule und Turnhalle nicht eindeutig aus dem Bebauungsplan hervorgehen. Der Standort liegt laut Text im Südosten, laut Plan im Südwesten. Eventuell müsste hier eine zusätzliche Schallimmission in Wohn-bereiche berücksichtigt werden.

- ... zusätzlich ein Lärmschutzkonzept von Pausenhof und Schulsportanlagen speziell für den Süden erstellt und umgesetzt wird.

Anmerkung: Insbesondere gilt, dass Pausenhof und Schulsportanlagen nur während dem Schulbetrieb zeitlich begrenzt genutzt werden können und nicht

	von der Öffentlichkeit. Da beispielsweise viele Anwohner auch im Homeoffice arbeiten ist eine Vermeidung zusätzlicher Lärmquellen anzustreben. Gegebenenfalls wäre zusätzlicher Schallschutz im südlichen Bereich des Pausenhofs und den Außensportanlagen zu prüfen. Vereinssport muss - sofern überhaupt - auf die Innenbereiche der Turnhalle beschränkt bleiben.	
	Starkregen und Regenabfluss Was für die Lärmbetrachtung gilt, gilt auch für die Betrachtung des Starkregensrisikos, das im Rahmen der Klimaerwärmung ein deutlich zunehmendes Risiko darstellt. Starkregen und Überschwemmungen nehmen von Jahr zu Jahr zu und verlagern regelmäßig die Gewinnerwartungen der Sachversicherer. Wieder berücksichtigt die vorliegende Planung zum Bebauungsplan Schulcampus Bierstadt-Nord die negativen Auswirkungen auf das angrenzende Wohngebiet Wolfsfeld (vor allem Weimarer Straße 4a - 18 und 20 - 32) südlich des Planungsgebietes nicht in einem ausreichenden Maße. Wie aus den Starkregengefahrenkarten hervorgeht, weist das Planungsgebiet eine erhebliche Starkregengefährdung auf. Durch die Hangneigung wird die Fließgeschwindigkeit des Regenwassers zudem erhöht, was ein Versickern erschwert und den oberflächigen Ablauf großer Regenmengen begünstigt. Bereits die bestehende Kindertagesstätte äußerte diesbezüglich Bedenken. Die nördlich geplanten Erdwall- und Mauerabschnitte lenken das Starkregenwasser zwar auf die südöstlich gelegenen Ackerflächen um, ohne jedoch sicherzustellen, dass keine neuen Überflutungsrisiken südlich oder südöstlich entstehen. Die geplante Versiegelung des Bodens des Schulgeländes selbst erhöht - ohne geeignete Maßnahmen - das Risiko eines unkontrollierten Oberflächenabflusses in Richtung des Wohngebiets südlich des Planungsgebietes Wolfsfeld. Der Abfluss von Starkregen des Schulgeländes würde also ohne ausreichende Versickerungsmöglichkeit oder Ableitung über den Bolzplatz direkt in das angrenzende Wohngebiet geleitet. Bereits in der Vergangenheit kam es nach Einrichtung des Bolzplatzes bei Starkregen zu überschwemmten Kellerräumen entlang der Weimarer Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Umgang mit anfallendem Niederschlagswasser auf dem Grundstück wurde im vorliegenden Regenwasserkonzept (<i>„Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“</i>, Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024) behandelt. Es wurde unter Punkt 8.1. „Verwertung und Bewirtschaftung von Niederschlagswasser“ entsprechend festgesetzt, dass die Niederschlagswasser vorrangig auf dem eigenen Grundstück zu bewirtschaften sind. Die dafür umzusetzenden Maßnahmen werden im Gutachten beschrieben. Es gab zudem Hinweise zur möglichen Gefährdung der südlich des Vorhabens gelegenen Kita durch Starkregenereignisse. Diese konnten durch die Ergebnisse des Regenwasserkonzepts (<i>„Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“</i>, Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024) und der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgemeinschaft, Stand 12.01.2024) abgewogen werden. Zitat aus S. 2 der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgemeinschaft, Stand 12.01.2024): <i>Durch den geplanten Schutz als Wand / Erdwall nördlich des Schulcampus WI Bierstadt Nord wird anfallendes Niederschlagswasser zurückgehalten und das Grundstück geschützt. Aufgrund der markanten Topografie ergeben sich bei der hydraulischen Starkregensimulation im PLAN-Zustand zwei Rückstaubereiche, auf den sich das anfallende Wasser auf den nördlich angrenzenden landwirtschaftlichen</i>

	aufgrund von massiv erhöhtem Oberflächenabfluss, überforderter Ableitungssysteme und mangelnder Versickerungsmöglichkeit auf den vorgelagerten Flächen. Ein umfassendes Regenwassermanagement auf dem und südlich des Planungsgebietes ist bisher nicht ersichtlich. Drainagen oder unterirdische Rückhaltebecken für Starkregenereignisse sind beispielsweise nicht geplant. Im Gegenzug wären klare verpflichtende Maßnahmen notwendig, um negative Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel und damit die Vegetation und den Baumbestand des angrenzenden Wohngebiets Wolfsfeld zu minimieren. Dieses weist einen hohen Vegetationsanteil mit recht altem Baumbestand auf.	<i>Flächen sammelt. Diese Rückstauflächen liegen im Flur 14 auf den Flurstücken 8 und 20. In der Anlage zu diesem Kurzbericht sind die Starkregen-Gefahrenkarten für SI 4/5 und SI 7 für den IST- und PLAN beigefügt, die genannten Rückstaubereiche sind gut zu erkennen. <u>Ein Umströmen der Schutzeinrichtung bzw. negative Veränderungen der Überflutungsflächen im südlich angrenzenden Bereich zum Schulcampus WI Bierstadt Nord können mit der vorliegenden Datenbasis nicht identifiziert werden.</u></i> Zu einer Aufstauung von Niederschlägen entlang des Walls wird es gemäß der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgemeinschaft, Stand 12.01.2024) nur nach sehr seltenen Ereignissen mit einer Wiederkehrzeit von mehr als 100 Jahren kommen. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Klimafolgen Ausnahme: Die Siedlung Wolfsfeld wird wenigstens bezüglich der Klimafolgen wahrgenommen. Jedoch ist hierbei unklar, ob sich die Betrachtung auf die nahe Anwohnerschaft im Bereich der oberen Weimarer Straße oder das Wolfsfeld im Allgemeinen bezieht. „Durch die Lage des potenziellen Schulstandorts am Nordrand der Siedlung Wolfsfeld befindet sich das Planungsgebiet in einer stadtklimatisch sensiblen Stelle. Wie der Klimafunktionskarte der LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN (2017) zu entnehmen ist, umfasst das Planungsgebiet ein potenziell aktives Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet. Im Norden grenzt das Gebiet zudem an ein Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen (Regionalplan Südhessen 2010). Die Klimavorrangkarte mit Empfindlichkeiten der Bevölkerung der LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN UMWELTAMT weist daher darauf hin, dass es sich beim Planungsgebiet um eine Teilfläche mit hoher klimatischer Empfindlichkeit und mit großer Bedeutung für die ortsspezifische Belüftung und Abkühlung handelt. Bei baulichen Eingriffen bzw. Flächenumwidmungen sind Versiegelungen und bauliche Barrieren zu minimieren. In unmittelbarer	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale mikroklimatische Situation wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) Für das Klimagutachten wurde die aktuell gültige VDI-Richtlinie 3785, veröffentlicht 2003, verwendet. Die in der Stellungnahme benannte Novellierung der Richtlinie befindet sich noch in der Entwurfsfassung und ist noch nicht veröffentlicht. Es ist korrekt, dass sich durch das geplante Vorhaben eine Veränderung in der Belüftungssituation des Quartiers ergibt. Im Ergebnis verringert sich das Kaltluftvolumen um bis zu 13%. Fazit des Klimagutachtens

	Nachbarschaft zum Planungsstandort befinden sich zudem Einrichtungen mit besonders vulnerablen Bevölkerungsgruppen (u. a. Altenpflegezentrum Konrad Arndt). Es ist daher eine intensiv durchgrünte Bebauung anzustreben, die zudem die Belüftungsintensität im Planungsumfeld nicht wesentlich beeinträchtigt.“ (Quelle: Klimagutachten) Das Planungsgebiet ist also als ein wichtiges Kaltluftentstehungs- und Abflussgebiet für die Region ausgewiesen. Durch die geplante Bebauung nebst den geplanten baulichen Ergänzungen wird nach den jüngsten Modellrechnungen - unter Anwendung einer veralteten VDI-Richtlinie von 2003 - der Kaltluftvolumenstrom um bis zu 13 % reduziert. Somit wird der VDI-Richtwert von 10 % überschritten, was als „gravierender Eingriff“ gilt. Die geplante Gebäudestruktur kann Strömungshindernisse bilden, die dazu führen, dass Kaltluft aufgestaut wird und nicht mehr ungehindert in Richtung Süden abfließen kann. Die geplante Bebauung führt gutachterlich zu einer Reduktion des Kaltluftvolumenstroms, einer Erhöhung der nächtlichen Temperaturen und einer Verschlechterung der Luftzirkulation im Wohngebiet Wolfsfeld. Der natürliche Hangabwind wird durch die Bebauung abgeschwächt oder umgeleitet, was die nächtliche Abkühlung im Wohngebiet Wolfsfeld beeinträchtigt. Die Neubauten und versiegelten Flächen werden zu zusätzlicher Erhöhung der Wärmebelastung führen. Besonders in den Sommermonaten wird sich die Hitzebelastung verschärfen, was gesundheitliche Folgen für Anwohner und besonders vulnerable Gruppen wie z.B. ältere Menschen und Kinder haben kann. Diese klimatischen Auswirkungen werden in der Planung insbesondere in Bezug auf die vorgenommene Vergrößerung der Gebäudehöhe und Summationseffekten mit anderen Bauprojekten heruntergespielt und dahingegen relativiert, dass eine massive Überwärmung, „wie sie heute bspw. im Ortszentrum von Bierstadt zu bilanzieren ist“, vermieden werden kann. Dies erscheint zynisch. Während andere Gemeinden bemüht sind, kalte Luftzuströme zu ermöglichen und zu erhalten, läuft die Stadtplanung in Bierstadt gerade daraufhin hinaus, kalte Luftzuströme zu vermindern und abzuschwächen.	<i>Legt man als Ausgangspunkt der klimaökologischen Bewertung des Kaltluftprozessgeschehens die Flächennutzung vor planungsrechtlicher Festsetzung des Neubaugebiets Bierstadt-Nord/Zufahrt am DG-Verlag und baulicher Ergänzung der Kita Wolfsfeld fest, so führen die Summationseffekte mit dem geplanten IGS-Schulneubau im Laufe der Nachtstunden zu einem Verlust an Kaltluftvolumen von ca. 13.0% über das Profil A - B und von ca. 11.2% über das Profil A* - B. Der Richtwert von 10%, der noch keine gravierenden klimaökologischen Negativeffekte erwarten lässt, wird knapp überschritten. Die Ergebnisse der mikroskaligen Modellrechnungen zur nächtlichen Lufttemperaturverteilung belegen allerdings, dass die Abkühlungsleistung des verbleibenden Kaltluftvolumenstroms nach Realisierung des IGS-Schulneubaus weiterhin ausreichend ist, um eine deutliche Überwärmung des Wohngebiets Wolfsfeld, wie sie heute im Ortszentrum von Bierstadt zu bilanzieren ist, zu vermeiden. Somit kann der summarische Verlust an Kaltluftvolumen von knapp über 10% gegenüber dem Ausgangszustand von 2014 noch akzeptiert werden.</i> Zur Einhaltung der im Gutachten angenommenen Rahmenbedingungen wurden unter Punkt 8 der textlichen Festsetzungen klimatisch wirksame Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünungen sowie die Farbgebung für Gebäudefassaden und Oberflächenbefestigungen aufgenommen. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
--	--	---

	Fazit und Empfehlungen Die vorliegende Planung für den Schulcampus Bierstadt-Nord berücksichtigt die negativen Auswirkungen auf das angrenzende südliche Wohngebiet nicht in ausreichendem Maße. Insgesamt erscheint das Bauvorhaben für diesen Standort völlig überdimensioniert. Die geplanten Flächen betragen 5.500 m² für die Schulgebäude (Höhe 16 m) und 2.500 m² für die Sporthalle (Höhe 12 m). Die Sporthalle soll voll unterkellert werden. Die Notwendigkeit einer 3-Feld-Sporthalle, die ca. 45 % der Grundfläche der Schulgebäude benötigt, darf auch angesichts der Kosten für die Stadt Wiesbaden angezweifelt werden. Bierstadt verfügt bereits jetzt über eine gute Sportinfrastruktur für den Vereinssport. Der aktuell geplante Schulcampus Bierstadt-Nord stellt für die Nachbarschaft in seinem Ausmaß eine Zumutung dar. Das Landschaftsbild wird erheblich beeinträchtigt und es sind deutlich negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu erwarten. Bezüglich Lärm, Starkregenrisiko und der klimatischen Auswirkungen sind vor Bewilligung des Bauplans weitere Gutachten erforderlich. Insbesondere ist eine gesonderte Untersuchung der Schallimmissionen in die Wohngegend südlich des Plangebietes erforderlich, inklusive der Bewertung konkreter möglicher Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich eventueller Lärm- und Starkregenschutzmaßnahmen ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine weitere Reduktion des Kaltluftvolumenstroms durch eventuell weitere bauliche Maßnahmen verhindert werden muss. Unabhängig davon sollte gesichert sein, dass der Pausenhof sowie die Außen- bzw. Schulsportanlagen ausschließlich für und durch den Schulbetrieb und ausschließlich während des Schulbetriebs genutzt werden. Die außerschulische Nutzung durch die Öffentlichkeit soll grundsätzlich unterbleiben. Allgemein fällt bei der Betrachtung der vorliegenden Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans auf, dass nur wenige der in den Stellungnahmen und Konzepten zum Schutz von Mensch, Natur, Klima und Umwelt genannten Maßnahmen und Empfehlungen übernommen wurden. Zudem haben zahlreiche Maßnahmen davon durch die Verwendung des Wortes 'sollte' lediglich Empfehlungscharakter.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Wahl des Standorts der IGS Bierstadt Nord wurde auf politischer Ebene abschließend abgewogen. Beweggründe waren hier vorrangig die hohe und weiter steigende Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet, die gute Erreichbarkeit des Standorts für die nordöstlichen Vororte und der städtebauliche Entwicklungsprozess in Bierstadt Nord. In der Sitzungsvorlage 20-V-03-0003 „Neue Integrierte Gesamtschule - IGS - Grundsatzvorlage“, Beschluss Nr. 0089 der StVV vom 26. März 2020, wurden die Standortalternativen im gesamten Stadtgebiet abschließend abgewogen. Auch für die Standortfindung Grundschule wurde eine Abwägung durchgeführt, die zum Ergebnis kam, dass der in Bierstadt bestehende Standort bereits erweitert wurde und aufgrund seiner Lage ausgeschöpft ist. Es wurde sich daher für eine Angliederung der Grundschule an die IGS entschieden. Die Umsetzung der IGS mit 2-Feld Turnhalle wurde mit Beschluss Nr. 0089 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. März 2020 gebilligt. Mit Beschluss Nr. 0486 der StVV vom 18. November 2021 wurde die Umsetzung der Grundschule mit 1-Feld Sporthalle sowie die integrale Planung mit der IGS gebilligt. Der Standort des ehemaligen Reiterstalls ist mit einem rechtskräftigen Bebauungsplan für Wohnnutzungen überplant und steht daher nicht zur Verfügung. Die auf dem Schulgrundstück vorgesehene Sporthalle ist sowohl für die Grundschule als auch für die Gesamtschule vorgesehen. Es wurden des Weiteren alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet.
--	--	---

	Da es sich bei dem Bebauungsgebiet um eine stadtklimatisch sensible Stelle handelt, müssen Ausgleichsmaßnahmen, Schutzkonzepte und deren Überwachung verbindlich in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Die Finanzierung muss vorab gesichert sein und die Umsetzung überwacht werden. Reduzierung der negativen Auswirkungen durch eine alternative Planung Aus den in dieser Stellungnahme dargelegten Gründen und um die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt wirksam zu reduzieren, sollten dringend alternative Planungskonzepte verfolgt werden. Erstens: Es wird nur eine Grundschule in Bierstadt geplant und gebaut. Auch hier sollte intensiv und transparent geprüft werden, ob diese Schule an einem alternativen, weniger sensiblen Standort (z.B. Abgerissener Reiterhof an der Kloppenheimer Straße) geplant und gebaut werden kann. Sollte gemäß Schulentwicklungsplan 2025 eine zusätzliche Integrierte Gesamtschule benötigt werden, sollte diese an einem weniger sensiblen Standort im Wiesbadener Raum entstehen, an dem deutlich weniger negative Auswirkungen auf diverse Schutzgüter wie Boden, Fläche, Klima und Luft, Wasser und Mensch bestehen. Zweitens: Die Sporthalle wird ausschließlich für den Grundschulsport geplant und genutzt. Die Anlage sollte nur für den Schulbetrieb bis 17:00 Uhr genutzt werden, anschließende Schließung des Geländes (inkl. Sporthalle und Parkplatz). Der beantragte Bebauungsplan ist in der vorliegenden Form abzulehnen. Natürlich unterstützen wir eine bedarfsgerechte Schulausbildung der Bierstädter Kinder, jedoch ist die aktuelle Planung für diesen Standort völlig überdimensioniert, ökologisch unverantwortlich und verkehrstechnisch problematisch.	Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit hervor. Alle auszugleichenden Eingriffe werden verbindlich kompensiert. Der Bebauungsplan hat keine Steuerungsmöglichkeiten für konkrete Nutzungszeiten.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 35	Stellungnahme zum Planverfahren: Schulcampus Bierstadt-Nord (Flächennutzungsplanänderung im Verfahren) „Klimafolgen und deren gutachterliche Bewertung“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Das Stadtentwicklungskonzept und die Klimafunktionskarte der LH Wiesbaden nimmt eine großräumige Betrachtung von

	Sehr geehrte Damen und Herren, zu der geplanten Änderung des Flächennutzungsplans bestehen Bedenken bezüglich der gutachterlichen Bewertung der Klimafolgen. Das Gutachten geht bezüglich des Planungsgebiets von einem stadtklimatisch sensiblen Standort aus: „Wie der Klimafunktionskarte der LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN (2017) zu entnehmen ist, umfasst das Planungsgebiet ein potenziell aktives Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet. Im Norden grenzt das Gebiet zudem an ein Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen (Regionalplan Südhessen 2010). Die Klimavorrangkarte mit Empfindlichkeiten der Bevölkerung der LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN UMWELTAMT weist daher darauf hin, dass es sich beim Planungsgebiet um eine Teilfläche mit hoher klimatischer Empfindlichkeit und mit großer Bedeutung für die ortsspezifische Belüftung und Abkühlung handelt.“ (Quelle: Klimagutachten)	städtebaulich relevanten Teilaspekten vor, aus der die Ziele für zukünftige Entwicklungen abgeleitet werden. Diese Ziele sind auch Gegenstand des Bauleitplanverfahrens, weshalb die konkret zu erwartenden klimatischen Auswirkungen mittels einer Klimaprojektion untersucht wurden. Die Belüftungssituation und Kaltluftströmung wurde im abschließenden Klimagutachten (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) betrachtet und ebenfalls als allgemein verträglich bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Das Ökoplane Zusatzgutachten von 24 Nov 2023 weist in seinen Modellrechnungen Richtwertüberschreitungen, die gravierende klimaökologische Negativeffekte erwarten lassen, aus. Es beruht auf der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (2003) aus dem Jahre 2003. Da die geplante Änderung des Flächennutzungsplans mit einer deutlichen Beeinträchtigung einer stadtklimatisch sensiblen Stelle einhergeht, die zudem als aktives Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet ausgewiesen ist, verwundert es umso mehr, dass die Modellrechnungen nicht auf die Die VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 von 2024 aktualisiert wurde. Die VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 von 2024 bringt im Vergleich zur Version von 2003 mehrere wesentliche Aktualisierungen und Erweiterungen mit sich: • Aktualisierte wissenschaftliche Grundlagen: Die neue Richtlinie beschreibt die wissenschaftlichen Grundlagen der lokalen Kaltluftbildung und -dynamik ausführlich und präsentiert eine Methodik zur Ersteinschätzung der Relevanz und Wirkung von Kaltluftprozessen, die auf physikalischen Ansätzen basiert. • Berücksichtigung des Klimawandels: Angesichts des projizierten Klimawandels betont die aktuelle Richtlinie die zunehmende Bedeutung lokaler Kaltluft, insbesondere bei der nächtlichen Abkühlung von Siedlungsgebieten während windschwacher und wolkenarmer Wetterlagen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale mikroklimatische Situation wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet. Für das Klimagutachten wurde die aktuell gültige VDI-Richtlinie 3785, veröffentlicht 2003, verwendet. Die in der Stellungnahme benannte Novellierung der Richtlinie von 2024 befindet sich noch in der Entwurfsfassung und ist noch nicht veröffentlicht.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	• Empfehlungen für die Stadt- und Regionalplanung: Die Richtlinie gibt konkrete Empfehlungen für die Einbeziehung lokaler Kaltluftphänomene in die Stadt- und Regionalplanung, um das Klima innerhalb bebauter Gebiete zu verbessern. Diese Anpassungen reflektieren die gestiegene Bedeutung der lokalen Kaltluft im Kontext des Klimawandels und bieten Planern aktualisierte Werkzeuge und Informationen für eine nachhaltige Raumplanung. Aufgrund der deutlichen Auswirkungen auf das Klima (Reduktion des Kaltluftvolumenstrom um bis zu 13 %) und des dramatisch zunehmenden Klimawandels sollte die Überprüfung der Modellrechnungen anhand der aktuellen VDI-Richtlinie erfolgen. Es sollte in den Klimagutachten auch der Einfluss der Baukörper (Schulgebäude und Turnhalle) modelliert werden, wie diese im aktuellen und letzten Entwurf vorliegen. Höhe und Form weichen von den früheren Planungen doch sehr erheblich ab. Modellrechnungen zur Veränderung von Kaltluftströmen reagieren empfindlich auf Parameter wie die Höhe und Bauform von Gebäuden. Diese Faktoren können den Fluss und die Verteilung der Kaltluft erheblich beeinflussen. Angesichts der Endgültigkeit der Entscheidung bezüglich der Flächenumwandlung sollte die Änderung des Flächennutzungsplans bis zur Klärung der Sachlage (einschließlich der aktualisierten Grenzwertüberschreitungen) nicht weiterverfolgt werden.	
	Im Übrigen ist der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans „Schulcampus Bierstadt-Nord“ zu entnehmen, dass die Fachgutachten zwar zum Teil noch nicht abgeschlossen sind und lediglich in einer vorläufigen Fassung vorliegen, die bisherigen Ergebnisse aber weitgehend belastbar seien. Kenntnislücken, die eine Auswirkungsprognose für die relevanten Umweltbelange in Frage stellen, bestünden nicht. Nicht zuletzt im Hinblick auf die Problematik der angewandten VDI-Richtlinie erscheint hier eine transparente und begründende Offenlegung der betroffenen nicht-finalen Gutachten erforderlich. Die Gutachten sollten eigentlich vor einer gravierenden Entscheidung final der Öffentlichkeit vorliegen!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Zur Offenlage wurden alle Gutachten in einem abgeschlossenen Arbeitsstand eingegeben. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler. Änderung der Begründung.
Bürger 36		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	ich stehe den Planungen des Bauprojekts "Schulcampus Bierstadt-Nord" im Ortsbezirk Bierstadt sehr kritisch gegenüber und zähle Ihnen folgend meine Kritikpunkte auf: 1. Sehe ich hier für die Siedlung Wolfsfeld eine Minderung der Wohnqualität sowohl durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis, Schulbusse oder als auch durch Schülergruppen die dann hier durch die Siedlung ziehen. Zudem ist die Parkplatzsituation schon sehr angespannt und das Neubaugebiet hat ja auch kaum öffentliche Parkplätze und wenn dann Schulveranstaltungen, Sportveranstaltungen etc. stattfinden dann wird hier in der Siedlung geparkt.	Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit hervor.
		Es wurde hierbei der Regelbetrieb der Schulnutzung als Grundlage der Bewertung eingestellt. Einzelne Sonderfälle können ggf. zu einer zeitlich beschränkten Abweichung führen.
	2. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich ein Seniorenwohnheim und ein Pflegeheim. Durch den Schulcampus wird die Wohnqualität der Senioren gemindert durch mehr Lärm (Schüler, Autos, Schulbusse und auch wenn Elternabende sind und/oder die Sportanlage durch Vereine genutzt wird) als auch der Ausblick in die Natur wird verbaut.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit hervor. Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) überprüft. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen. Im Fall des Seniorenwohnheims ergibt sich der Ausschluss dieser Mehrbelastung unter der Maßgabe, dass der Schulparkplatz nach 22 Uhr nicht mehr genutzt wird. Dies ist jedoch über den Bebauungsplan nicht zu steuern. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass es keinen Anspruch auf Bewahrung eines Ausblicks in die Natur gibt. BVerwG, Beschluss vom 22. 8. 2000 - 4 BN 38.00

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	3. Ist meines Erachtens, dass Neubaugebiet noch nicht fertig bebaut bzw. sehe ich es auch nicht dass es sich den nächsten Jahren ändert. Laut der Planungen hätte es ja längst schon fertig sein sollen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und verbleibe	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Entwicklung des Neubaugebiets ist von der Entwicklung des Schulcampus entkoppelt. Alle für die Erschließung notwendigen Straßen wurden bereits errichtet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
. Bürger 37	Die Kiss&Ride-Zonen sind nicht praktikabel. Am Quartierseingang Bierstadt-Nord ist die Befahrung einer nicht vorhandenen Straße vorgesehen. Außerdem ist es unsinnig durch Wohnstraßen Elterntaxiverkehr zu leiten. Kiss&Ride an der Weimarer Str. für die Schulen funktioniert auch nicht, weil dort schon die Kinder zur städtischen Kita gebracht werden. Es ist zu erwarten, dass die Elterntaxis für Schulen und neue Kita durch die Speierlingstr. fahren und durch den Renettenring hinaus. Das ist die maximale Belastung der Anwohner von Bierstadt-Nord und die größte Gefährdung der Menschen (vor allem Kinder), die dort wohnen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die Parksituation ist nicht akzeptabel. Im Quartier Bierstadt-Nord wird es einen hohen Parkdruck geben, sobald die Mietwohnungen seitlich der grünen Mitte bezogen sind. Die Erfahrung zeigt (wurde mir so von Herrn Kowol bestätigt), dass viele Bewohner nicht die Tiefgaragenplätze mieten, sondern öffentliche Parkplätze nutzen. Wenn dann noch die Lehrer und abends die Nutzer der Sporthalle hinzukommen, wird es Probleme geben. Lehrer wohnen zum großen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskon-</i>

	Teil nicht in der Nähe der Schulen und nutzen den PKW. Insofern sind die vorgesehenen Lehrerparkplätze unzureichend. Es sollte eine ausreichend große Parkfläche im Osten gefunden werden, z.B. durch Ankauf des Grundstücks Rostocker Str. 19 (Flurstück 26/3), wo Parkplätze und Zuwege gebaut werden können. In der Speierlingstr. ist ein weiteres Wohnprojekt für ältere Menschen vorgesehen (Grundstück neben Kita), was durch den zusätzlichen Verkehr von Schulen und Kita stark belastet wäre.	<i>zept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Da auch hier eine Varietät der Mobilitätsarten anzunehmen ist, wird nicht für alle Beschäftigten des Schulbetriebs ein Stellplatz vorgehalten werden müssen. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
.Bürger 38	hiermit möchte ich als künftige Bewohnerin des Wohngebiets Bierstadt-Nord Stellung zum Verkehrsplan im Rahmen der Bauleitplanung des Schulcampus Bierstadt-Nord nehmen: - Die Haupteinfahrt des Campus soll offenbar über die Speierlingstraße im neuen Wohngebiet Bierstadt-Nord verlaufen. Damit zieht man in ein Wohngebiet, das auf immerhin rund 400 Wohneinheiten mit 1000 Bewohner ausgelegt ist und speziell für Familien mit Kindern gedacht ist, weiteren Verkehr, der meines Erachtens auch nicht unwesentlich hoch ist. Immerhin ist der Campus auf insgesamt 840 SchülerInnen und insgesamt 73 LehrerInnen ausgelegt. Bei der Verkehrsbetrachtung in den Plänen wurde offenbar die noch geplante neue Kita in der Nähe des Altenheims nicht berücksichtigt, die ebenfalls weiteren Verkehr insbesondere von Elterntaxis anziehen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „<i>Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen</i>“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	- Im Verkehrskonzept wurde auch eine Erschließung über Im Wolfsfeld/Rostocker Straße untersucht und diese „als geringfügig bessere Verkehrsabwicklung“ eingeschätzt. Aus meiner Sicht wäre diese die deutlich bessere Alternative, da sie durch ein Gewerbegebiet verläuft. Zudem habe ich erfahren, dass der dortige Opel-Händler auf der noch benötigten Fläche angrenzend an das Schulgrundstück seinen Betrieb aufgibt. Diese Lösung wäre die wesentlich verträglichere als der Plan, den gesamten Schulverkehr und zusätzlichen Verkehr durch die Nutzung der Sporthalle durch die Vereine nach 17 Uhr in ein Wohngebiet mit vielen Familien zu leiten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung der Schule ertüchtigt werden kann. Die Verfügbarkeit der Flächen des Opel-Händlers ist aktuell nicht absehbar, sodass eine verlässliche Planung hier nicht möglich ist.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan,
	- Zur Parkplatzsituation: Geplant ist ein Parkplatz mit 31 Stellplätzen ausschließlich für das Schulpersonal, eine Schranke verhindert die Zufahrt für andere. Fakt ist, dass insgesamt 73 LehrerInnen an den beiden Schulen unterrichten. Deshalb ist zu befürchten, dass ein Parksuchverkehr in den Wohngebieten Im Wolfsfeld und in Bierstadt-Nord entsteht. Auch das für die Anwohner, insbesondere Kinder ein Übel.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Da auch hier eine Varietät der Mobilitätsarten anzunehmen ist, wird nicht für alle Beschäftigten des Schulbetriebs ein Stellplatz vorgehalten werden müssen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die Einschätzung der Mobilitätsgutachter, dass nur 20 Prozent des Verkehrs zum Campus per Auto abgewickelt wird, halte ich für äußerst unwahrscheinlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amtes für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender

		Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amtes für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs <i>festgelegt. (Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018)</i> Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	- Besonders problematisch ist der Elterntaxiverkehr, der zur Hälfte über die Speierlingstraße fließen soll. Der Anteil wird wesentlich größer sein, weil es sich um eine gut ausgebaute, schnurgerade Straße bis zum Campus handelt, der einfachste und bequemste Weg. Zu glauben, dass die Eltern ihre Kinder am „Kiss-and-Ride-Platz“ Höhe Wittenberger Straße absetzen, erscheint mir völlig unrealistisch. Nach jeder Erfahrung werden sie „natürlich“ ihre Kinder direkt vor der Schule absetzen.	Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Fazit: Die alternative Anbindung über Im Wolfsfeld/ Rostocker Str. sollte ins Auge gefasst werden. Wenn dies nicht beschlossen wird, sollte Verkehrsberuhigung in der Speierlingstraße und evtl. auch im Wohngebiet Wolfsfeld umgesetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und der damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehr, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung der Schule ertüchtigt werden kann. Die genannten Straßenabschnitte liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beach-

		tung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	2. Es sollten mehr Parkplätze für das Schulpersonal eingeplant werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i> , ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	3. Den LehrerInnen könnte ein Jobticket angeboten werden, um sie zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Eine entsprechende Regelung ist über den Bebauungsplan nicht umsetzbar. Seit 2018 gibt es das LandesTicketHessen, das für die Bediensteten des Landes zur Verfügung steht und zur Nutzung des ÖPNV berechtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	4. Die Eltern sollten auf den Kiss-and-Ride-Platz an der Rostocker Str. orientiert werden, dort ist ein Wendehammer zum bequemen Wenden. Ich bitte die von mir angesprochenen Punkte zu berücksichtigen, im Sinne des Schutzes der Anlieger in den Wohngebieten Bierstadt-Nord und Wolfsfeld, insbesondere der Kinder und der Senioren des Altenpflegeheims und des Seniorenwohnens, vor Lärm und den Gefahren des Autoverkehrs.	Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 39	zur Verkehrsplanung hier einige Rückmeldungen meinerseits: - im Mobilitätsgutachten ist der PKW Rundweg beim Kiss and Ride Platz in der Speierlingstraße falsch angegeben, er verläuft über einen Feldweg. Der Platz ist jedoch gut geeignet, die Eltern müssen rechts in die Wittenberger Straße abbiegen. - Der Kiss and Ride Platz am Dresdener Ring liegt unmittelbar an der Bushaltestelle Weimarer Straße und ist daher ungeeignet. Zudem sind Dresdener Ring, Meißener und Weimarer Straße schon jetzt durch die Kita Wolfsfeld stark belastet, bitte hier kein Kiss and Ride!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert.

		Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Die endgültige Entscheidung über den Standort von Haltestellen und Kiss & Ride Zonen obliegt den zuständigen Fachämtern. Die Maßnahmvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- der Fußweg zwischen Altenwohnanlage und Kita Wolfsfeld wird sehr gerne als Rundweg mit Rollatoren und Rollstühlen genutzt, daher sollte unbedingt vom Wendehammer Rostocker Straße ein zusätzlicher gepflasterter Fußweg über den Bolzplatz angelegt werden	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bereich des Bolzplatzes liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und kann somit planungsrechtlich nicht gesteuert werden. Es ist aktuell nicht vorgesehen den Bolzplatz für eine zusätzliche Zuwegung zur Schule zu nutzen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- die Befestigung der Wirtschaftswege im angegebenen Radwegeplan sollte frühzeitig erfolgen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus wurden südlich und westlich des Grundstücks Fuß und Radweg (FR 1/ FR 2) festgesetzt. Die Anschlüsse sind im Zuge von dem Bebauungsplan nachgelagerten Verfahren durch detaillierte verkehrsplanerische Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz zu integrieren. Hierbei können auch Verbesserungen der Wegebeschaffenheit vorgenommen werden, sofern dies erforderlich ist.

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- es sind zu wenige Fahrradstellplätze eingeplant	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt rund 200 Stellplätze westlich des Schulgebäudes eingeplant. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- die Schranke am Lehrerparkplatz sollte nachmittags für die Nutzung der Sporthalle öffnen und spät abends wieder schließen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Konkrete Öffnungs- und Schließungszeiten sind nicht über den Bebauungsplan zu steuern.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- es sollte Kontakt zum ehemaligen Kfz Betrieb Frenzel aufgenommen werden, um zu eruieren, ob das Gelände der Werkstatt für zusätzliche Parkmöglichkeiten und eine Feuerwehrezufahrt genutzt werden kann	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Abstimmung zu Parkierungsflächen außerhalb des Geltungsbereichs kann nicht im Zuge dieses Bebauungsplanverfahrens erfolgen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- der östliche Abschnitt der Speierlingstraße sollte so gestaltet sein, dass ein uneingeschränktes Halteverbot zwingend eingehalten werden muss	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Einrichtung von Halteverboten kann nicht im Zuge dieses Bauleitplanverfahrens erfolgen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
. Bürger 40		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Änderung des Flächennutzungsplans \"Schulcampus Bierstadt Nord\" in seiner veröffentlichten Fassung. Ich möchte Sie bitten eine praktikable Änderung vorzunehmen, und dabei folgende Punkte zu berücksichtigen: 1. Fehlende Verkehrsberuhigung und sichere Straßenübergänge: Im Bereich der östlichen und südlichen Grünspangen an der Speierlingstraße, der Eisenacher- und der Wittenberger Straße (nach Verkehrsöffnung) und im Bereich der \"Grünen Mitte\" fehlen verkehrsberuhigende Maßnahmen und sichere Fußgängerüberquerungen. Dies ist in Anbetracht der Tatsache, dass hier viele Kinder auf den Schul- und Kindergartenwegen sowie viele Ältere, und Behinderte, die in barrierefreien Wohnungen im neuen Wohngebiet, aber auch in der bestehenden Altenwohnanlage wohnen unterwegs sind dringend erforderlich. Im Mobilitätskonzept wird auf Querungshilfen an bestimmten Stellen verwiesen, jedoch fehlen diese in den genannten Bereichen. Auch eine generelle Ausweisung des Bereiches als Spielstraße wäre eine geeignete Alternative.	Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulanfängerentscheidung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	2. \"Kiss and Ride Zone an der Speierlingstraße\". Die vorgeschlagene Kiss and ride Zone geht in der jetzigen Planung an der Realität vorbei. Nicht berücksichtigt wurden die Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen der Mehrfamilienhäuser in der Speierlingstraße und im Renettenring. Es ist zu befürchten, dass die Bewohner zu den entsprechenden Schulzeiten, aber auch bei abendlichen Nutzungen der Sportanlagen durch Vereine etc. bei der Ein und Ausfahrt erheblich behindert werden. Außerdem wurde in der Planung eine dort vorhandene Sackgasse (Ingrid-Marie-Weg) nicht berücksichtigt, die in Anlage 2.4. des Mobilitätskonzeptes als Kreisverkehr für das Elterntaxi vorgesehen ist, was eine Nutzung erheblich einschränkt. Stattdessen würden wahrscheinlich Renettenring (vor dem ebenfalls nicht berücksichtigten Kindergarten) oder die Eisenacher Straße realistische, aber nicht geplante Kiss and Ride Zonen. Zudem wird das Risiko von erhöhtem \"Elterntaxi\" Verkehr rund um den Schulcampus, Kita und Kindergarten nicht realistisch abgebildet (s. auch Punkt 1.). Alternative realistische Standorte und ein umfassendes Konzept zur Verkehrslenkung sind dringend erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern

		gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Die endgültige Entscheidung über den Standort von Haltestellen und Kiss & Ride Zonen obliegt den zuständigen Fachämtern. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	3. Fehlende Parkplätze: Die vorgesehene Anzahl der Parkplätze für Beschäftigte von IGS und Grundschule und die Nichtberücksichtigung von Parkplätzen für Kita und Kindergartenpersonal ist viel zu niedrig und nicht realistisch. Auch mit erhöhtem Parkplatzbedarf bei Sportveranstaltungen in den Sportanlagen der IGS, sowie von Schülern der höheren Klassen ist zu rechnen. Weitere Parkplätze außerhalb des Wohngebietes sind hier dringend erforderlich. Vielleicht könnte auch über eine Tiefgarage oder ein Parkdeck nachgedacht werden, um weitere Flächenversiegelungen zu verhindern. Alternative können vielleicht auf Seite der Rostocker Straße weitere Parkmöglichkeiten erschlossen werden. Ich fordere daher eine völlige Überarbeitung des Parkplatzkonzeptes mit realistischen Zahlen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Sporthalle nach Schulschluss.

		Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden. Der Bebauungsplan kann hierbei jedoch nur Maßgaben innerhalb seines Geltungsbereichs vornehmen und zieht anderweitige Bedarfe nicht in Betracht. Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung oder Parkierung der Schule ertüchtigt werden kann. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	4. Das bestehende Verkehrsgutachten ist überholt und geht von viel zu niedrigen Zahlen aus. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Verkehrszählung, auf der das Gutachten beruht, während der Corona-Pandemie durchgeführt wurde und daher zu viel niedrigerem Verkehrsaufkommen führte als in normalen Zeiten. Schon jetzt gibt es in den Hauptverkehrszeiten häufig Stau auf der B455, sodass die Ein- und Ausfahrt zum Neubaugebiet über die Speierlingstrasse häufig blockiert ist. Auch ist damit Rechnung zu halten, dass die Einwohnerzahl im Neubaugebiet in den nächsten Jahren noch erheblich ansteigen wird, und somit auch die Auslastung der Straßen und Parkmöglichkeiten. Ich bitte Sie daher Ihre Verkehrsplanung zu überarbeiten und realistische Zahlen zugrunde zu legen, um eine auch in naher Zukunft noch vernünftige Verkehrsführung und Parkmöglichkeiten zu erreichen.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem

		Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.	
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.	
	5. Beschleunigung der östlichen Grünspange: Die Erklärung der Stadt, die östliche Grünspange (von Norden nach Süden) auf absehbare Zeit nicht umzusetzen, hat uns schockiert. Diese Zone ist sowohl als autofreier Schulweg für Kinder als auch als Naherholungsraum für die Älteren und Behinderten, einschließlich der Bewohner des Altenwohnheimes und des betreuten Wohnens der AWO essentiell für ein gesundes und unfallfreies Wohnen im neuen Wohngebiet. Daher fordere ich Sie auf, diese Grünfläche zügig umzusetzen, entsprechend der Planung des städtebaulichen Vertrages auch als sicheren Weg "smart" zu beleuchten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
		Die Grünspange wird im Zuge der Gesamtentwicklung der Wohngebiets Bierstadt Nord umgesetzt. Zum aktuellen Stand ist ein Großteil der Grundstücke noch nicht entwickelt. Es ist daher künftig von einigen Baumaßnahmen auszugehen, die aufgrund ihres Standorts ggf., mit der Herstellung der Grünachse in Konflikt geraten können. Ein Bebauungsplan sieht grundsätzlich keine zeitliche Frist zur Umsetzung von Maßnahmen vor. Die Entwicklungen werden beobachtet und bei Änderung des Status Quo neu bewertet.	
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.	
	Generell sollte es eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse von Kindern und älteren Menschen in unserem Wohngebiet geben, das nicht zuletzt als Modell für erfolgreiches Mehrgenerations-Wohnen konzipiert wurde. Leider ist davon bisher noch wenig zu spüren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
Es wurden alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit hervor.			
	Ich bitte um Berücksichtigung meiner Einwände im weiteren Planungsverfahren.		

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 41	Sehr geehrte Damen und Herren, ich erhebe Einspruch gegen die geplante Änderung des Flächennutzungsplans \"SchulcampusBierstadt-Nord\" in der vorliegenden Form und bitte um Berücksichtigung folgender Punkte: Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung In den Planungen fehlen verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie sichere Querungen, insbesondere in der Eisenacher Straße, Wittenberger Straße und an der Grünen Mitte. Angesichts der geplanten Nutzung durch Schule, Kindergarten und Mehrgenerationenwohnen sind Spielstraßen oder sichere Übergänge dringend erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Schulbezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen wird typischerweise in relativ kurzen Zeiträumen zu Schulbeginn, bzw. Schulschluss auftreten. Ansonsten dürfte die Kfz-Verkehrserzeugung des Wohngebiets maßgebend sein. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	\"Kiss & Ride\"-Zone Die vorgesehene Zone an der Speierlingstraße ist unpraktikabel, da die Sackgasse (Ingrid-Marie-Weg) nicht berücksichtigt wurde. Alternativen wie der Rettenring oder die Eisenacher Straße sollten geprüft werden, um chaotischen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ih-

	Elterntaxi-Verkehr zu vermeiden. Eine Alternative völlig außerhalb des Wohngebiets (Gebiet Rostocker Straße, Kloppenheimer Straße) sollte ebenfalls geprüft werden, da eine dauerhafte Belastung des Wohngebiets mit Schulverkehr und Elterntaxis nicht zumutbar ist.	rem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung der Schule ertüchtigt werden kann. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beach-
--	--	--

		tung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Verkehrsbelastung durch Anwohnernutzung Die zusätzliche Nutzung der Turnhalle und des Kindergartens führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Die aktuelle Planung bietet keine ausreichenden Maßnahmen zur Sicherheit.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhalteten Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Aktivitäten auf dem Schulgelände außerhalb des Schulbetriebs und der Schulbusverkehr ist für den Verkehrsablauf nach Einschätzung der Fachplanung unkritisch und wurde in der Schallimmissionsbewertung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Parkplatzmangel Die geplanten Parkplätze für Schul- und Kitapersonal sowie für die Hallennutzung durch Vereine sind unzureichend. Zusätzliche Flächen sollten innerhalb des Campus vorgesehen werden, um das Wohngebiet zu entlasten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt.

		Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Überholtes Verkehrsgutachten Das Gutachten basiert auf Zählungen während der Pandemie und spiegelt die realen Verkehrsströme nicht wider. Eine Aktualisierung ist notwendig, um zukünftige Belastungen korrekt abzubilden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Grünspange als sicherer Schulweg	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Die Verzögerung bei der Umsetzung der östlichen Grünspace gefährdet Schulwege. Ihre zügige Realisierung sollte Priorität haben.	Die Grünspace wird im Zuge der Gesamtentwicklung der Wohngebiets Bierstadt Nord umgesetzt. Zum aktuellen Stand ist ein Großteil der Grundstücke noch nicht entwickelt. Es ist daher künftig von einigen Baumaßnahmen auszugehen, die aufgrund ihres Standorts ggf. mit der Herstellung der Grünachse in Konflikt geraten können. Ein Bebauungsplan sieht grundsätzlich keine zeitliche Frist zur Umsetzung von Maßnahmen vor. Die Entwicklungen werden beobachtet und bei Änderung des Status Quo neu bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Abschließend fordere ich eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Anwohnern im Wohngebiet. Unter Berücksichtigung aller zuvor genannten Punkte sollte ein alternatives Konzept, wie etwa einer Erschließung der geplanten Bauvorhabens über die Rostocker Straße, am Wolfswald und/oder Kloppenheimer Straße, die ohnehin schon gewerblich genutzt werden, favorisiert umgesetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Grundsatz des Planungsverfahrens ist gem. § 1 (7) BauGB, dass alle in § 1 (6) BauGB aufgeführten Belange gerecht untereinander abgewogen werden. Hierbei ist keine besondere Gewichtung zugunsten eines einzelnen Belangs vorzunehmen. Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung der Schule ertüchtigt werden kann. Die Straßen Am Wolfswald / Kloppenheimer Straße grenzen nicht unmittelbar das Schulgrundstück. Eine direkte Anbindung wäre sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich nicht sinnvoll.
Bürger 42	Sehr geehrte Damen und Herren, als Anwohner in Bierstadt-Nord möchten wir Einwände gegen die Änderung des Flächennutzungsplans "Schulcampus Bierstadt Nord" in seiner veröffentlichten Fassung aufgeben. Dabei möchten wir betonen, dass wir grundsätzlich aufgeschlossen und positiv gegenüber der Belebung des Stadtteils sowie der Erweiterung des schulischen und sportlichen Angebots sind.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Generell kann der Bebauungsplan nur Festsetzungen innerhalb seines festgesetzten Geltungsbereichs treffen. Zur Sicherung der Zuwegung des Campus wurden südlich und westlich des Grundstücks Fuß und Radweg (FR 1/ FR 2) festgesetzt. Die Anschlüsse sind im Zuge von dem Bebauungsplan nachgelagerten Verfahren durch detaillierte verkehrsplanerische

	Insofern nehmen Sie bitte unsere Punkte konstruktiv konnotiert auf: - Der heutige Zustand des Neubaugebiets Bierstadt-Nord eignet sich noch nicht zur An- und Abfahrt für einen großen Schulbetrieb. Es fehlen ausgebaute Straßen und Fußgängerwege sowie Beleuchtung. Der kommunale Winterdienst und die Entsorgung wirken noch nicht routiniert. Die Zufahrt über das bestehende Wohngebiet Bierstadt ist verkehrstechnisch so ungünstig gelegen, dass dieser als An- und Abfahrt der Schule kaum in Betracht käme.	Maßnahmen in das Fuß- Fahrradwegenetz zu integrieren. Hierbei können auch Verbesserungen der Wegebeschaffenheit vorgenommen werden, sofern dies erforderlich ist. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die Ausrichtung der Schule(n) wird nicht erwähnt, wichtig wären insb. die Angebote für Nachmittags- und Ganztagsbetreuung, die sowohl Einfluss auf die Flächennutzung, das Betriebskonzept (Auswirkung auf unterschiedliche Start- und Endzeiten) und dem Verkehrskonzept (wer kommt wann wozu) haben wird. Hierzu zählt im Übrigen auch die bislang fehlende Infrastruktur zur (Pausen-)verpflegung, wie gastronomische Angebote, Kioske, Märkte o.ä.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen,
		Die Ausrichtung bzw. das Nutzungskonzept der Schule ist kein Belang, der im Bebauungsplan gesteuert werden kann.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Es fehlen im Konzept verkehrsberuhigende Maßnahmen und sichere Fußgängerquerungen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, sichere Quermöglichkeiten in den Planungen, die zur Nutzung eines Schulcampus, Kindergarten und Mehrgenerationenwohnen angemessen wären. Insofern sind nicht nur und	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen,
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ih-

	v.a. die Bedürfnisse von Schülern, Eltern und Lehrern zu berücksichtigen, sondern auch Anwohner, Senioren und Besucher.	rem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Querungsmöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan
	- Die vorgesehene Kiss & Ride-Zone an der Speierlingstraße ist in der Form nicht funktional, u.a. weil eine Sackgasse nicht berücksichtigt wurde. Alternative Ausweichmöglichkeiten oder Trampelpfade sollten im Vorfeld ausgeschlossen werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen,
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen.

		Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.	
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan	
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
	- Das dem Konzept zugrunde liegende Fortbewegungsmittel scheint ohnehin vorrangig private PKW zu fokussieren (und die Nutzung alternative Verkehrswege nach heutigem Stand überzubewerten), anstatt konsequent Fuß- und/oder Radwege sowie priorisierte ÖPNV-, Car-/Bike-Sharing-, Park&Ride- oder andere, klimaverträgliche und moderne Ansätze zu verfolgen. Die Führung von (neuen) Buslinien ist in diesem Zusammenhang ebenso unklar.	Bestehende schulbezogene Mobilitätskennziffern sind in den bekannten Mobilitätsbefragungen „MiD - Mobilität in Deutschland“, „Mobilität in Städten - SrV“ und den „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung anders gefasst, als dies im Fall des Schulcampus Bierstadt-Nord indiziert wäre. So beinhaltet „Ausbildungsverkehr“ neben Grund- und weiterführender	

		Schule auch Berufs- und Hochschulen/Universitäten. Altersbezogene Differenzierungen wie „unter 18 Jahren“ beinhalten dagegen auch Kita-Kinder, bei deren Wegen deutlich mehr Pkw-Fahrten auftreten als bei Menschen von 10 bis 17 Jahren, die viel häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Publikationen zum Thema Verkehr der „Wiesbadener Stadtanalysen“ des Wiesbadener Amts für Statistik und Stadtforschung berücksichtigen keine Personen unter 18 Jahren. Aus diesem Grund wurde der für den Schulcampus Bierstadt-Nord anzusetzende MIV-Anteil nach erfolgter Rücksprache mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm Region Frankfurt RheinMain und unter Berücksichtigung von Angaben des Schulischen Mobilitätsmanagement-Handbuchs festgelegt. (<i>Schulisches Mobilitätsmanagement, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (IVM) Region Frankfurt RheinMain, 2018</i>) Demzufolge lag hessenweit der MIV-Anteil an Grundschulen bei 19 %, an weiterführenden Schulen bei 13 % (Alterskategorie: 10-16 Jahre). Aus Befragungen, die das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro „Mobilitätslösungen“ im Rahmen von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement bei Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen in Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet durchgeführt hat, ergaben sich bzgl. der MIV-Nutzung im arithmetischen Mittel rund 17 % Pkw-Mitfahrer und 22 %, die per Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Den ÖPNV nutzen 47 % der Befragten. Der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und dem Mobilitätskonzept zum B-Plan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ angesetzte Kfz-Verkehrsanteil der campusbezogenen Verkehrserzeugung in Höhe von 20 % ist damit unterhalb des genannten Durchschnittswerts und damit plausibel. Gleiches gilt für die Anteile bzgl. der anderen Mobilitätsarten, für deren Erreichung im Mobilitätskonzept auch geeignete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden. Der Ausbau des ÖPNVs obliegt der ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, die im Zuge des Verfahrens beteiligt wurde. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
--	--	--

	- Das Konzept umfasst aufgrund seines Erstellungsdatum die besonderen Umstände der Anlieger in Bierstadt-Nord nicht. U.A. werden die Nutzung des Geländes auch außerhalb von Schulzeiten zu Verkehrs-, Lärm- und Lichtbeeinträchtigungen führen. Die aktuelle Verkehrsplanung bietet außerdem keine ausreichenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen beruhen auf den Erkenntnissen der Verkehrszählungen, welche die verkehrlichen Belange der Anlieger in Bierstadt Nord bestmöglich abbildet, jedoch nicht auf alle Individualsituationen eingehen kann. Es wurden generell alle gemäß § 1 (6) BauGB in einem Bauleitplanverfahren zu berücksichtigende Belange betrachtet und alle vorgesehenen Nutzungen und Nutzungszeiten des Geländes in den Gutachten des Bebauungsplans eingestellt. Sofern es ein Indiz für die Betroffenheit eines Aspekts gegeben hat, wurde die Auswirkung gutachterlich bewertet. Im Ergebnis geht aus keinem Gutachten ein Hinweis für eine übermäßige Belastung der Allgemeinheit oder der Umwelt hervor.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die Anzahl der geplanten Beschäftigtenparkplätze für IGS und Grundschule sowie mittelfristig weitere Parkplätze für die Kita ist unterdimensioniert. Dies gilt in außerschulischen Zeiten auch für die Nutzung der Sportanlage durch Vereine und deren Auswärtsmannschaften. Hierbei würde sich u.a. ein gänzlich anderer Verkehrsmix ergeben (wahrscheinlich zugunsten von PKW).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Die durch die außerschulische Nutzung der Turnhalle erzeugten Zusatzverkehre sind in der Gesamtbetrachtung

		nach Einschätzung der Fachplanung als unkritisch einzustufen, da sie zum Schulbetrieb nachgelagert auftreten und dessen Ziel- und Quellverkehre deutlich unterschreiten werden. Aus diesem Grund können die vorzuhaltenden Stellplätze für beide Nutzungsgruppen im Sinne einer Doppelbelegung angerechnet werden. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Das vorliegende Verkehrsgutachten kann nicht als Basis einer realistischen Verkehrsplanung dienen, da die Verkehrszählung während der Corona-Pandemie durchgeführt worden ist. Der seitdem veränderte Verkehrsfluss betrifft insb. stadteinwärtige Ströme aus dem Taunus und bildet zu Stoßzeiten bereits jetzt Rückstaus auf der B455 sowie der Speierlingstraße.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert. Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Zu bedenken ist auch, dass die Anwohnerzahl im Neubaugebiet zum heutigen Zeitpunkt noch erheblich niedriger ist (aber bereits höher als zum Zeitpunkt des	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der

	Gutachtens), aber in den kommenden Jahren beträchtlich steigen wird und somit auch die Auslastung der Straßen und Parkmöglichkeiten.	Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- Die Erklärung der Stadt, die östliche Grünspange (von Norden nach Süden) auf absehbare Zeit nicht umzusetzen gefährden insbesondere Schulkindern, da es sich hier um einen sicheren autofreien Schulweg handelt. Deshalb wäre auch hier eine Priorisierung seitens der Stadt nötig. Diese Grünfläche sollten insofern zügig umgesetzt werden und der Schul- und Fußweg \"smart\" beleuchtet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Grünspange wird im Zuge der Gesamtentwicklung der Wohngebiets Bierstadt Nord umgesetzt. Zum aktuellen Stand ist ein Großteil der Grundstücke noch nicht entwickelt. Es ist daher künftig von einigen Baumaßnahmen auszugehen, die aufgrund ihres Standorts ggf. mit der Herstellung der Grünachse in Konflikt geraten können. Ein Bebauungsplan sieht grundsätzlich keine zeitliche Frist zur Umsetzung von Maßnahmen vor. Die Entwicklungen werden beobachtet und bei Änderung des Status Quo neu bewertet. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 43	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit erheben wir Einwand gegen die Änderung des Flächennutzungsplans \"Schulcampus Bierstadt Nord\" in seiner veröffentlichten Fassung. Wir bitten Sie, folgende Punkte zu korrigieren: 1) Fehlende Verkehrsberuhigung und sichere Straßenübergänge: In der Eisenacher Straße, der Wittenberger Straße (nach Verkehrsöffnung) sowie im Bereich der Grünen Mitte und der östlichen und südlichen Grünspangen an der	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023</i>) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen.

	Speierlingstraße fehlen verkehrsberuhigende Maßnahmen und sichere Fußgängerquerungen in den Planungen. Gerade in Anbetracht der neuen Nutzung mit Schulcampus, Kindergarten und Mehrgenerationenwohnen sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie klar gekennzeichnete, sichere Quermöglichkeiten erforderlich. Im Mobilitätskonzept wird auf Querungshilfen an bestimmten Stellen verwiesen, jedoch fehlen diese in den genannten Bereichen. Wir würden deshalb eine generelle Widmung als "Spielstraße" für Bierstadt-Nord in Gänze befürworten, mindestens sind jedoch sichere Verkehrsübergänge an den oben genannten Stellen erforderlich.	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
	2) Unzureichende Planung der "Kiss & Ride"-Zone an der Speierlingstraße: Die vorgesehene Kiss & Ride-Zone an der Speierlingstraße ist in ihrer jetzigen Form nicht realitätsnah. In der Planung wurde eine dort vorhandene Sackgasse (Ingrid-Marie-Weg als Kreisverkehr in Anlage 2.4 des Mobilitätskonzepts) nicht berücksichtigt, was eine funktionale Nutzung erheblich einschränkt. Stattdessen würden wahrscheinlich Renettenring (vor dem ebenfalls nicht berücksichtigten Kindergarten) oder die Eisenacher Straße (am geöffneten Wirtschaftsweg) realistische, aber eben nicht geplante "Kiss & Ride"-Zonen. Zudem wird das Risiko von erhöhtem Elterntaxi-Verkehr rund um den Schulcampus und in Wohngebieten nicht ausreichend abgebildet. Alternative realistische Standorte oder ein umfassendes Konzept zur Verkehrslenkung sind dringend erforderlich.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.

		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhalteten Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	3) Besondere Berücksichtigung der Anlieger von Bierstadt-Nord: Der geplante Kindergarten, das Mehrgenerationenwohnen und die Nutzung der Schulturnhalle außerhalb der Schulzeiten (auch durch Vereine zu Abend- und Wochenendzeiten) führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Die aktuelle Verkehrsplanung bietet hier keine ausreichenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine Überarbeitung der entsprechenden Mobilitäts- und Verkehrsplanung erscheint nötig.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, Fassung aus 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhalteten Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt.

		Aktivitäten auf dem Schulgelände außerhalb des Schulbetriebs und der Schulbusverkehr ist für den Verkehrsablauf nach Einschätzung der Fachplanung unkritisch und wurde in der Schallimmissionsbewertung (Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan "Schulcampus Bierstadt-Nord" im Ortsbezirk Bierstadt“, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) berücksichtigt. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird von der Schulleitung unterstützt von verschiedenen Akteuren wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, mit dem sichere Fußwege zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausgewiesen werden. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	4) Fehlende Parkplätze: Die viel zu niedrige Anzahl der geplanten Beschäftigtenparkplätze für IGS und Grundschule sowie mittelfristig weitere Parkplätze für die Kita ist illusorisch und fernab jeglicher Lebensrealität im Viertel. Auch ist die Hallennutzung durch Vereine hier nicht mitgedacht worden: Gerade bei Wettkämpfen und Turnieren sind hier dringend ausreichende Parkflächen auf dem Campus und nicht im Wohngebiet vonnöten. Schon heute nutzen Mitarbeitende der DG Nexolution umfassend Flächen in der Speierlingstraße als Parkplätze.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept</i>

	Das führt zu Stoßzeiten zu einer spürbaren Verkehrsbehinderung durch die Verengung der Straße im Ampelbereich. Deshalb wäre es aus unserer Sicht sinnvoll, zur Entlastung weitere Parkplätze aus der Rostocker Straße im Schulensemble zu erschließen.	<i>Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden. Die Stellplatzsituation der DG-Nexolution ist kein Belang, der durch den Bebauungsplan steuerbar ist. Eine Lösung des möglichen Konflikts kann über anderweitige behördliche Maßnahmen, wie bspw. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen gefunden werden. Die Rostocker Str. ist gegenwärtig eine Sackgasse, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten und der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht für die Erschließung oder Parkierung der Schule ertüchtigt werden kann. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	5) Überholtes Verkehrsgutachten: Das vorliegende Gutachten kann nicht als Basis einer realistischen Verkehrsplanung dienen, da die Verkehrszählung während der Corona-Pandemie durchgeführt worden ist. Bspw. gibt es schon heute zu Stoßzeiten häufig Stau auf der B455, so dass die momentan noch einzige Ein- und Ausfahrt ins Neubaugebiet über die Speierlingstraße blockiert ist. Zu bedenken ist auch, dass die Anwohnerzahl im Neubaugebiet zum heutigen Zeitpunkt noch erheblich niedriger ist, aber in den kommenden Jahren beachtlich steigen wird und somit auch die Auslastung der Straßen und Parkmöglichkeiten. Das Verkehrsgutachten sollte deshalb überarbeitet werden und dabei insbesondere auch die Belastungen nicht nur durch die Schule, sondern auch durch Kindergarten, Mehrgenerationenwohnen und ähnliches zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Verkehr Die im Jahr 2013 und 2016 erhobenen Verkehrszahlen waren die Grundlage der Verkehrsuntersuchung (<i>Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2021</i>) vom 31.07.2021. Die Herleitung war zu diesem Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Ausnahmesituation im Kontext von COVID 19 fachlich richtig. Im Zuge der anschließenden Erstellung des Mobilitätskonzepts (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) wurden im Jahr 2023 die für die Planung maßgeblichen Erhebungen im Bereich des KP1 und KP 2 nochmals validiert.

		Im Anschluss der Pandemie konnte ein allgemeiner Rückgang der Verkehrszahlen aufgrund von Veränderten Arbeitsgewohnheiten verzeichnet werden. Erhebungen, die vor der Pandemie stattgefunden haben, stellen demnach konservative Werte da und sind damit auch belastbar. Bezüglich der Parksituation kann der Bebauungsplan lediglich innerhalb seines Geltungsbereichs steuern. Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	6) Beschleunigung der östlichen Grünspange: Die Erklärung der Stadt, die östliche Grünspange (von Norden nach Süden) auf absehbare Zeit nicht umzusetzen schaden insbesondere Schulkindern, da es sich hier um einen absolut sicheren autofreien Schulweg handelt. Deshalb wäre auch hier eine Priorisierung seitens der Stadt nötig. Wir bekräftigen deshalb die Forderung, diese Grünfläche zügig umzusetzen und entsprechend der Planungen des städtebaulichen Vertrages, auch als Schulweg smart zu beleuchten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsatz des Planungsverfahrens ist gem. §1 (7) BauGB, dass alle in § 1 (6) BauGB aufgeführten Belange gerecht untereinander abgewogen werden. Hierbei ist keine besondere Gewichtung zugunsten eines einzelnen Belangs vorzunehmen. Die Grünspange wird im Zuge der Gesamtentwicklung der Wohngebiets Bierstadt Nord umgesetzt. Zum aktuellen Stand ist ein Großteil der Grundstücke noch nicht entwickelt.

	Generell sollte es eine stärkere Berücksichtigung der besonderen Verkehrsbedürfnisse von Kindern und älteren Menschen in unserem Wohngebiet geben, die schon heute wenig berücksichtigt werden. Wir bitten um Berücksichtigung unserer Einwände im weiteren Planungsverfahren.	Es ist daher künftig von einigen Baumaßnahmen auszugehen, die aufgrund ihres Standorts ggf. mit der Herstellung der Grünachse in Konflikt geraten können. Ein Bebauungsplan sieht grundsätzlich keine zeitliche Frist zur Umsetzung von Maßnahmen vor. Die Entwicklungen werden beobachtet und bei Änderung des Status Quo neu bewertet.
		Keine Änderung des Bebauungsplans.
Bürger 44	Sehr geehrte Damen und Herren, Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Änderung des Flächennutzungsplans & Schulcampus Bierstadt-Nord in seiner veröffentlichten Fassung. Folgende Punkte müssen meiner Meinung nach überarbeitet werden: 1. Fehlende Verkehrsberuhigung und sichere Straßenübergänge: Es müssen sichere Fußwege für die Kinder bereitgestellt werden. Gerade die Speierlingsstraße wird eine stark befahrene Straße sein. Zudem werden zukünftig mehrere Buslinien (auch Metrobusse) entlang der Eisenacher-, Speierlings-, und Wittenberger Straße fahren. Ich fordere daher mindestens Verkehrsinseln an folgenden Stellen: a. Überquerung Speierlingsstraße an der Grünen Mitte b. Überquerung Speierlingsstraße an östlichen Grünspange c. Überquerung Wittenberger Straße an der südlichen Grünspange d. Überquerung Eisenacher Straße an der südlichen Grünspange	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung können sinnvoll sein, haben bisweilen aber auch unerwünschte Nebenwirkungen (z. B. Lärmemissionen durch Wieder-Beschleunigen der Kfz). Etwaige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen aber auch die besonderen Anforderungen von Buslinienverkehren, sowie Ver- und Entsorgung berücksichtigen. Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. Die Vorhaltung sicherer Quermöglichkeiten wird Gegenstand von Evaluierungen und Planungsverfahren, die außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden müssen, da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulanfängerentscheidung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
	2. Kiss and Ride Zone an der Speierlingstraße:	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Änderung des Bebauungsplans.

	Der eingezeichnete Weg zum Wenden bei der Kiss and Ride Zone geht über einen Feldweg. Da dieser Weg unmöglich ist, steht an der Stelle nur das Wenden mitten auf der Straße zur Option. Es sei denn, der als Abschnitt „B“ markierte Bereich im B-Plan wird tatsächlich extra dafür freigegeben und genutzt.	Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Maßnahmenvorschläge werden vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluiert und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestaltet, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können. Sollten einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sein, wird ein adäquater Ersatz im Sinne der Maßnahme erarbeitet, sofern die Regelung des Verkehrsflusses dies zwingend erfordert. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	3. Fehlende Parkplätze: Die vorgesehene Anzahl der Parkplätze für Beschäftigte von IGS und Grundschule und die Nichtberücksichtigung von Parkplätzen für Kita und Kindergartenpersonal ist viel zu niedrig und nicht realistisch. Im Wohngebiet Bierstadt Nord sind lediglich 100 öffentliche Parkplätze geplant. Bereits jetzt nutzen etwa 40-60 Mitarbeiter von DG-Nexolution täglich die Zufahrt unseres Gebiets als Parkplatz. Wenn zukünftig auch noch Schulpersonal und Kita-Personal hinzu kommen, wird es sehr unangenehm für uns. Gerade bei der Schule ist eigentlich genug Platz für Parkplätze. Wir sind ja schließlich nicht mitten in der Stadt wo es einfach nicht anders geht.	Die Zahl der auf dem Grundstück vorgesehenen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden von 2008. Es sind nach aktuellem Stand der Planung insgesamt 31 Stellplätze nördlich der Turnhalle angesiedelt. Zur Ermittlung und Vorbeugung möglicher Konflikte wurde des Weiteren das Mobilitätskonzept (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord</i>, ZIV-Stand: Juli 2023) erstellt. Es ist anzunehmen, dass die Schülerinnen und Schüler aufgrund ihres Alters selbst keinen Stellplatzbedarf auslösen. Aus diesem Grund bezieht sich das Stellplatzangebot vorrangig an die im Schulbetrieb beschäftigten Personen bzw. an Nutzerinnen und Nutzer der Turnhalle nach Schulschluss. Der Nachweis über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss auch im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden. Die Stellplatzsituation der DG-Nexolution ist kein Belang, der durch den Bebauungsplan steuerbar ist. Eine Lösung des möglichen Konflikts kann über anderweitige behördliche Maßnahmen, wie bspw. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen gefunden werden.
	4. Östlichen Grünsperre als sicherer Schulweg für Kinder: Die Grünflächen sind Teil des Städtebaulichen Vertrags müssen bis Ende 2026 fertig erstellt sein. Die Erklärung der Stadt, die östliche Grünsperre (von Norden nach Süden) auf absehbare Zeit nicht umzusetzen, hat uns schockiert. Da meine Familie diesen Vertrag mit der Stadt geschlossen hat, werde ich rechtliche Schritte prüfen.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Grünsperre wird im Zuge der Gesamtentwicklung der Wohngebiets Bierstadt Nord umgesetzt. Zum aktuellen Stand ist ein Großteil der Grundstücke noch nicht entwickelt. Es ist daher künftig von einigen Baumaßnahmen auszugehen, die aufgrund ihres Standorts ggf. mit der Herstellung der Grünachse in Konflikt geraten können. Ein Bebauungsplan sieht grundsätzlich keine zeitliche Frist zur Umsetzung von Maßnahmen vor. Die Entwicklungen werden beobachtet und bei Änderung des Status Quo neu bewertet. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	5. Beleuchtung Grünanlagen Einige Wege in der Grünanlage werden Schulwege für die Kinder aus dem Wohngebiet sein. Im angehängten Plan im Städtebaulichen Vertrag sind diese Wege beleuchtet. Wir fordern, dass die Wege in den Grünstreifen als Schulweg genutzt werden können und damit auch beleuchtet sein müssen. Ich bitte um Berücksichtigung meiner Einwände im weiteren Planungsverfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Bebauungsplan kann nur innerhalb seines Geltungsbereichs steuern. Die entsprechenden Fachämter werden informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
Bürger 45	Das Erschließungskonzept ist nicht überzeugend. Schon jetzt kommt es allein durch die morgendliche Bringsituation zum Kindergarten in der Weimarer Straße zu einer morgendlichen Verkehrsbelastung durch ankommende PKW der Eltern, die ihre Kinder direkt vor der Tür absetzen und dort teilweise auf privaten Parkplätzen oder sogar auf der Straße in Kurvenbereichen etc. parken. Dadurch kommt es regelmäßig jeden Morgen zu gefährlichen Situationen, zudem ist ein sicherer und durchgängiger Verkehr nicht mehr gewährleistet. Neben der Weimarer Straße zeigt sich auch in der Rostocker Straße, dass die dort bereits vorherrschende Verkehrsbelastung durch die Kunden der angrenzenden Supermärkte und Discounter die Leistungsfähigkeit der Rostocker Straße übersteigt. Und sich dadurch Staus bilden. Dies führt zu Rückstaus bis in das Wolfsfeld. Auch in der Wallauer Straße und in der Fliedner Straße rollt eine morgendliche Blechlawine von Eltern, die ihre Kinder mit Autos zu den Einrichtungen bringen und diese dort möglichst direkt vor der Tür absetzen. Dies ist aufgrund der hohen Anzahl an Autos nicht immer möglich, wodurch jeden Morgen ein Verkehrschaos entsteht. Es werden von den Eltern behelfsweise private Parkplätze benutzt oder sie halten mitten auf der Straße, um ihre Kinder dort abzusetzen. Auch hier ist die Sicherheit und die Durchgängigkeit des Verkehrs erheblich beeinträchtigt. Das gleiche Verkehrschaos wie in der Weimarer Straße und der Wallauer Straße bzw. Fliedner Straße spielt sich jeden Morgen auch an der Grundschule Bierstadt ab, obwohl auch hier die Eltern von der Schulleitung gebeten werden, die Kinder nicht mit dem Auto zur Schule zu bringen und auf keinen Fall bis direkt vor die Schule zu fahren. Die Praxis zeigt jedoch, dass dies von den Eltern in keiner Weise umgesetzt wird und auch im Alltag keine praktikable bzw. pragmatische Lösung darstellt und daher auch nicht erwartet werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die verkehrliche Leistungsfähigkeitsprüfung bzgl. des Schulcampus erfolgte nach Vorgaben und Methodik der Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ („HBS“, <i>Fassung aus 2015</i>) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wurden die Verkehrsprognosen der im Betrachtungsbereich gültigen Bebauungspläne „DG-Verlag - 2. Erweiterung“ und „Bierstadt-Nord“ inkl. der hier mitbeinhaltenen Verkehrsprognosen für die Gemeinbedarfsfläche der Kita Speierlingstraße miteinbezogen und grundsätzlich konservative Ansätze zur campusbezogenen Verkehrserzeugung gewählt. Somit wurden die Belange der Anlieger des Knotenpunkts nach guter fachlicher Praxis ausreichend berücksichtigt. Der Bebauungsplan kann grundsätzlich nur Regelungen innerhalb seines Geltungsbereichs treffen. Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Die Verfasser des Mobilitätskonzepts sind sich der Problematik bewusst, die elterlicher Bring-/Holverkehr per Pkw darstellen kann. Um die Betroffenheit der Nachbarschaft des Schulcampus ausgewogener zu halten, wurde deshalb nicht nur ein zentraler Kiss-and-Ride-Bereich identifiziert, sondern

	Diese Entwicklung ist mit dem unzureichenden Erschließungskonzept für die neue Schule absehbar auch in der Weimarer Straße bzw. auch in der Rostocker Straße zu befürchten. Auch in der Rostocker Straße ist die Verkehrssituation mit den angrenzenden Supermärkten als sehr schwierig zu bezeichnen mit Rückstau bis zum Wolfsfeld in Spitzenzeiten. Der Hinweis, dass die Eltern ihre Kinder auf bestimmten Kiss and Ride Parkplätzen absetzen sollen, wird in der Praxis nicht umgesetzt, wie das Beispiel der Grundschule Bierstadt zeigt. Insofern ist das Erschließungskonzept nicht als schlüssig und gesichert zu betrachten.	gleich vier Abschnitte vorgeschlagen, bei denen Eltern ihre Schulkinder per Pkw absetzen, bzw. aufnehmen können. Die Weimarer Straße war dabei aufgrund der bestehenden Kita bewusst ausgenommen. Die Kiss-and-Ride-Vorschläge schließen an zu erwartende, gebündelte Schulwege an und sollen so gewährleisten, dass der restliche Schulweg zu Fuß sicher bewältigt werden kann. Dennoch ist aufgrund der individuellen örtlichen Rahmenbedingungen der Kiss-and-Ride-Bereiche davon auszugehen, dass längeres Warten mit dem Pkw nicht überall in nennenswerter Anzahl möglich sein wird. Die zuständigen Fachämter werden die Situation vor Beginn der Schulnutzung entsprechend evaluieren und unter Beachtung des Mobilitätskonzepts so gestalten, dass die Zusatzverkehre allgemeinverträglich aufgenommen werden können.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Das geplante Konzept der Schulpaten, bei dem ältere Kinder jüngere Kinder auf dem Schulweg begleiten, damit gerade die jüngeren Kinder nicht von den Eltern zur Schule gebracht werden müssen, wird vermutlich ins Leere laufen. Denn bei insgesamt bis zu ca. 1.000 Kindern, die dort vermutlich täglich hin und her gehen, fehlt es aufgrund der fehlenden Oberstufe an der Schule an älteren Schülern als Paten, die dafür explizit benötigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV-Stand: Juli 2023) aufgeführten Maßnahmen sind in ihrem Detaillierungsgrad als Anregungen mit einem bestimmten Unschärfegrad zu verstehen, die von den zuständigen Fachbehörden weiter ausgearbeitet werden müssen. Der hier beschriebene Aspekt ist Teil des Maßnahmenvorschlags FV-2 „Organisation und Durchführung von Gehgemeinschaften, Laufpatenschaften oder „Bus-auf-Füßen“, dessen Umsetzung auch Gehgemeinschaften von Gleichaltrigen als Lösungsansatz sieht.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Neben der Anlieferung der Kinder wird es auch zu einer erhöhten Verkehrsbelastung durch weitere Fahrzeuge der Lehrkräfte, des Reinigungspersonals, der Essenslieferung für die Mensa, der Handwerker, der Sportvereine und weiterer Mitnutzer der Sportplätze und Turnhallen etc. etc. kommen.	Aktivitäten auf dem Schulgelände außerhalb des Schulbetriebs und der Schulbusverkehr ist für den Verkehrsablauf nach Einschätzung der Fachplanung unkritisch und wurde in der Schallimmissionsbewertung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt“, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Lärmbelastung Die Weimarer Straße ist im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt. Durch das östlich angrenzende Industrie- und Gewerbegebiet an der Rostocker Straße besteht bereits eine erhebliche Lärmbelastung, so dass die Lärmgrenzwerte nicht mehr eingehalten werden. Zusätzlicher Lärm wird durch die Schule verursacht. Hinzu kommt der Kindergarten und weiterhin die gesamte Verkehrsbelastung. Hinzu kommen in den nächsten Jahren vermehrt Lärmquellen wie z.B. Wärmepumpen, die vermehrt in der Nachbarschaft installiert werden und teilweise bereits lauter sind, als es die Grenzwerte in einem reinen Wohngebiet zulassen. Die zunehmende Lärmbelastung von Wohngebieten durch Wärmepumpen wurde bereits in einer Studie des Umweltbundesamtes untersucht. Diese Entwicklung wird in den entsprechenden Unterlagen nicht berücksichtigt. In Summe wird die Lärmbelastung die für das reine Wohngebiet vorgesehenen Grenzwerte überschreiten. Dadurch wird das reine Wohngebiet massiv entwertet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die örtlichen Gegebenheiten wurden in der Konzeptfindung für den Schulbau berücksichtigt. Die vom Vorhaben ausgehenden Schallemissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt-Nord“ im Ortsbezirk Bierstadt“, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023</i>) überprüft. Im Ergebnis ist durch den normalen Schulbetrieb nicht von einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärmemissionen für die Bestandsnutzungen auszugehen. Die Gemeinde bedient sich des Mittels der verbindlichen Bauleitplanung nur soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Hierzu gehört nicht die Wahrung von reinen Vermögensinteressen. Die durch einen Bebauungsplan ausgelösten Verkehrswertverluste von Grundstücken außerhalb des festgesetzten Geltungsbereichs sind daher grundsätzlich nicht abwägungsrelevant und sind somit kein Betrachtungsgegenstand dieser Abwägung. (Vgl. VGH Kassel, Urteil vom 7. April 2014, Az. 3 C 914/13.N)
	Klimatische Auswirkungen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Eine weitere Bebauung wird die damit verbundenen Auswirkungen der sommerlichen Erwärmung verstärken, die abendliche Abkühlung verringern und das Phänomen der städtischen Wärmeinsel verstärken. Hinzu kommt der grundsätzliche Trend der Klimaerwärmung mit zunehmenden Extremwetterereignissen. Die Bebauung ist zudem in einer Kalt- und Frischluftschneise geplant, wodurch die Kalt- und Frischluftzufuhr in die bebauten Gebiete und der Luftaustausch erheblich reduziert werden. Dies wird zu einer weiteren Erwärmung des Wohngebietes und zu einer Verschlechterung der Luftsituation führen.	Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale mikroklimatische Situation wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Verstärkung von Hochwasserrisiken Für diesen Bereich wurde bereits im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet eine Hochwassergefährdung festgestellt, die durch Maßnahmen gemindert werden musste. Dies wird durch den Neubau der Schule verstärkt. Es ist nicht auszuschließen, dass es entlang des Feldweges zwischen dem Neubaugebiet und der Schule zu Sturzbächen kommt, die dann in der Weimarer Straße kulminieren. Hier hat es vor vielen Jahren schon einmal ein größeres Hochwasser gegeben, bei dem die Keller der angrenzenden Häuser vollgelaufen sind. Hier stellt sich die Frage, wie die Stadt dies in den Griff bekommen und die Anwohner sicher vor Gefahren schützen will.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
		Der Umgang mit anfallendem Niederschlagswasser auf dem Grundstück wurde im vorliegenden Regenwasserkonzept (<i>„Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“, Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024</i>) behandelt. Es gab zudem Hinweise zur möglichen Gefährdung der südlich des Vorhabens gelegenen Kita durch Starkregenereignisse. Diese konnten durch die Ergebnisse des Regenwasserkonzepts (<i>„Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“, Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024</i>) und der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024) abgewogen werden. Zitat aus S. 2 der hydraulischen Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024): <i>Durch den geplanten Schutz als Wand / Erdwall nördlich des Schulcampus WI Bierstadt Nord wird anfallendes Niederschlagswasser zurückgehalten und das Grundstück geschützt. Aufgrund der markanten Topografie ergeben sich bei der hydraulischen Starkregensimulation im PLAN-Zustand zwei Rückstaubereiche, auf den sich das anfallende Wasser auf den nördlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sammelt. Diese Rückstauflächen liegen im Flur 14</i>

		auf den Flurstücken 8 und 20. In der Anlage zu diesem Kurzbericht sind die Starkregen-Gefahrenkarten für SI 4/5 und SI 7 für den IST- und PLAN beigefügt, die genannten Rückstaubereiche sind gut zu erkennen. <u>Ein Umströmen der Schutzeinrichtung bzw. negative Veränderungen der Überflutungsflächen im südlich angrenzenden Bereich zum Schulcampus WI Bierstadt Nord können mit der vorliegenden Datenbasis nicht identifiziert werden.</u>
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB		
Behörde / Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Äußerung	Auswirkung auf die Planung Begründung
1. Industrie- und Handelskammer Wiesbaden	wir haben keine ergänzenden Anregungen zu dem Bebauungsplan "Schulcampus Bierstadt-Nord" und verweisen auf unsere Stellungnahme vom 21. Juni 2024.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	<u>Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 21.06.2024:</u>	<u>Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung:</u>
	<i>die Unterlagen zu dem im Betreff genannten Vorgang wurden an die Kreishandwerkerschaft Wiesbaden-Rheingau-Taunus als Auftragsangelegenheit weitergeleitet.</i> <i>Falls von dort eine Stellungnahme abgegeben wird, geht sie Ihnen direkt zu.</i>	<i>Es ist keine Stellungnahme von der Kreishandwerkerskammer Wiesbaden- Rheingau-Taunus eingegangen.</i> Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
2. Polizeipräsidium Westhessen (Polizeidirektion Wiesbaden)	Sehr geehrte Damen und Herren, seitens der städtebaulichen Kriminalprävention haben sich keine Ergänzungen zu den bereits getätigten ergeben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	<u>Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 21.06.2024:</u>	<u>Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung:</u>
	<i>von Seiten der städtebaulichen Kriminalprävention haben sich keine Änderungen oder Ergänzungen zu den, in der Besprechung vom 21.02.2023 (federführend Herr Hanker vom Städt. Schulamt), getätigten Empfehlungen ergeben.</i>	<i>Aus dem Protokoll des Termins zur städtebaulichen Kriminalprävention mit Polizeipräsidium Westhessen gehen folgende Empfehlungen hervor:</i> <i>-Möglichst kein Rückwärtsfahren oder rangieren auf Kiss and Ride Parkplätzen</i>

		-Empfehlung einer Schranke vor der Zufahrt zu den Parkplätzen -Möglichst hoch hängende Beleuchtungskörper zur Prävention vor Vandalismus -Empfehlung einer Schranke vor Zufahrt zu den Parkplätzen -Empfehlung einer „intelligenten Beleuchtung“ des Schulweges von Norden nach Süden mit Rücksichtnahme auf Insekten. Beim Betreten geht das Licht an, beim Weiterlaufen geht das Licht aus (Präsenzmelder geschaltet) -Möglichst freie Sichtachsen durch niedrige Büsche und hochstämmige Bäume -Fahrradständer DIN 79008 „stationäre Fahrradabstellsysteme“ -Keine Einbruchmeldeanlage -Klingelanlage mit Videofunktion an allen Haupteingängen -Fluchttüren RC2 für die Türen im Erdgeschoss. -RGS System -Empfehlung von Einbruchschutz für Chemikalienschränke und EDV- bzw. Technikräume <i>Die Punkte sind vorrangig auf der Ebene der Ausführungsplanung relevant. Einzelne Aspekte, wie Baumqualitäten und insektenfreundliche Außenbeleuchtung wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
3. Deutsche Telekom Technik GmbH: Südwest PTI 12	die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 2 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 noch keine Telekommunikationslinien der Telekom. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplans so gering wie möglich gehalten werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Deshalb bitten wir, unsere Belange wie folgt zu berücksichtigen: Wir bitten folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:	
	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.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Der vorgebrachte Hinweis wird an den Straßenbauträger weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu Beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Der vorgebrachte Hinweis wird an den Straßenbauträger weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Einer Überbauung der Telekommunikationslinien der Telekom stimmen wir nicht zu, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko besteht. Dies betrifft die Bepflanzung im Teilbereich und die Telekommunikationslinie.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Kein Handlungserfordernis, da aktuell keine Leitungen im Geltungsbereich liegen. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Zur Versorgung mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Der vorgebrachte Hinweis wird an den Straßenbauträger weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt.

	Bitte teilen Sie uns zum Zweck der Koordinierung mit, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich folgender Straßen stattfinden werden. 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.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	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. Wir bitten daher sicherzustellen, dass - für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet die ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftig gewidmeten Verkehrswege möglich ist,	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Fuß- und Radweg FR1 sind Leitungsrechte für Versorgungsträger gesichert. Der vorgebrachte Hinweis wird an den Straßenbauträger weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	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: "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."	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Anregung zur Schaffung eines Geh- Fahr- und Leitungsrechts bezieht sich auf keinen Flächenabschnitt und kann nicht grundsätzlich im gesamten Geltungsbereich festgesetzt werden. Grunddienstbarkeiten sind mit den zuständigen Fachbehörden und Bauträgern abzustimmen und anderweitig rechtlich zu sichern. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	- 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.	Grunddienstbarkeiten sind kein Gegenstand des Bebauungsplans und werden in nachgelagerten Verfahren betrachtet werden. Der vorgebrachte Hinweis wird an den künftigen Bauherren weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	- 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,	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Der vorgebrachte Hinweis wird an den künftigen Bauherren weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt.
	- die geplanten Verkehrswege nach der Errichtung der TK-Infrastruktur in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden.	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 23 - Liegenschaftsamt (Sonderaufgaben)	Das betroffene Grundstück Gemarkung Bierstadt, Flur 14, Flurstück 11/1 befindet sich in der Verwaltung des Liegenschaftsamtes. Sie wurde in Abstimmung mit dem Schulamt für die Realisierung dieser Maßnahme erworben. Es bestehen seitens des Liegenschaftsamtes keine Bedenken gegen diese Maßnahme.	Nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Der vorgebrachte Hinweis wird an den künftigen Bauherren weitergeleitet und auf Ebene der Ausführungsplanung berücksichtigt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
5. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 63 - Bauaufsicht (Untere Bauaufsichtsbehörde)	im Rahmen der Beteiligung der Behörden nach § 4 (1,2) und § 4a (3) BauGB zum anhängigen Planverfahren anbei die Stellungnahme der Bauaufsicht. Keine Anmerkungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

6. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 70.2 - Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden - Logistik	die Stellungnahme gemäß der Zusammenstellung der Äußerungen nach §4 Abs. 1 hat weiterhin ihre Gültigkeit.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Zur frühzeitigen Beteiligung nach § 4(1). BauGB äußerte das Amt 70.2. Anregungen und Hinweise zu Mindestdimensionierungen von Zuwegungen und dem Bedarf an Müllbehältern. Die durch die Ver- und Entsorgungsbetriebe zu nutzenden Flächen auf FR1 wurden so dimensioniert, dass sie den Mindestforderungen entsprechen. Die geforderte Wendeanlage wurde in Form eines Geh- und Fahrrechts auf dem Grundstück des Schulcampusses umgesetzt. Die weiteren Inhalte der Stellungnahme sind Gegenstand nachgelagerter Planungsebenen und somit nicht im Bebauungsplan zu berücksichtigen.
		Die Bauherrschaft wurde jedoch entsprechend informiert
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 21.06.2024: <i>In unseren vorangegangenen Abstimmungsterminen ist eine frühe Einbindung der ELW durch den Bauträger und den Architekten bei der Planung erfolgt, in der folgende Punkte besprochen wurden:</i> <i>-Die Abfallerfassung auf dem Schulgelände ist nur möglich, wenn eine ausreichend dimensionierte Wendeanlage integriert wird und eine Rückwärtsfahrt damit ausgeschlossen ist.</i> <i>-Außerdem haben wir Sie darauf hingewiesen, dass aufgrund der beschriebenen Bebauungsgegebenheiten die Erfassung der Abfälle über Müllgroßgefäße als Sammelbehälter auf ausgewiesenen Sammelstandplätzen erfolgen muss.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Zur Offenlage wird eine ausreichend dimensionierte Wendeanlage in Form von auf dem Grundstück liegenden Geh- und Fahrrechten für die Ver- und Entsorgungsträger im Bebauungsplan aufgenommen. Eine Sicherung erfolgt über Fahrrechte.</i> <i>-- Ergänzung des Bebauungsplanentwurfs</i>
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 21.06.2024: <i>Behälterbedarf:</i> <i>Restabfall (wöchentlicher Leerung)</i> <i>6x 1.100l Sammelbehälter für Restabfall</i> <i>Bioabfall (wöchentlicher Leerung, in den Wintermonaten 14-tägliche Leerung)</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Die Abstimmung zu benötigten Abfallbehältern sind mit den Betreibern der Schule zu führen und kein Gegenstand der Bauleitplanung.</i>

	9x 240l Sammelbehälter für Bioabfall Wertstoffe (14-täglicher Leerung) 4x 1. 100l Sammelbehälter für Wertstoffe LVP 8x 1. 100l Sammelbehälter für Wertstoffe PPK Wir empfehlen, bei der Dimensionierung der Standplätze, für einen weiteren Sammelbehälter zu planen.	Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 21.06.2024: Darüber hinaus sind folgende Punkte zu beachten: -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.	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: Die westlich des Grundstücks festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (FR1) sind so dimensioniert, dass eine den Anforderungen entsprechende Wegeführung umgesetzt werden kann. Des Weiteren sind den Anforderungen entsprechende Geh- und Fahrrechte in den Festsetzungen aufgeführt, auf deren Grundlage Grunddienstbarkeiten festgehalten werden können. Spezifische Details des Straßenaufbaus sind Gegenstand der Ausführungsplanung. Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

	<i>Desweiter sind die Vorgaben des § 15 der Ortssatzung über die Kreislaufwirtschaft im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden (Kreislaufwirtschaftsatzung) zur Einrichtung von Standplätzen und Transportwegen für Abfallsammelbehälter auf den zur Abfallbeseitigung angeschlossenen Grundstücken zu beachten. Insbesondere ist bei Zeilenbauweise ein Standplatz für Gemeinschaftsbehälter auf dem Kopfgrundstück unmittelbar an der befahrbaren Straße anzulegen. Sollten die Vorgaben des § 15 nicht eingehalten werden, erlischt ein Anspruch auf Volservice (VS) und die Abfallbehälter müssen von den Anschlussnehmern an der nächstmöglichen durch ein Entsorgungsfahrzeug befahrbaren Straße bereitgestellt werden. Sonstige Wertstoffe, Verkaufsverpackungen, stoffgleiche Nichtverpackungen und PPK werden im Teilservice gesammelt und müssen am Leerungstag von den Anschlussnehmern an der nächstmöglichen durch ein Entsorgungsfahrzeug befahrbaren Straße bereitgestellt werden.</i>	
7. Amt für den Ländlichen Raum, Umwelt, Veterinärwesen und Verbraucherschutz Fachdienst Landwirtschaft	Unsere Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 19. Juni bleibt weiterhin bestehen. Auf mögliche Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Produktionsflächen (Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft), im Zuge der Umsetzung dieses Vorhabens, sollte verzichtet werden. Seitens des Fachdienstes werden Kompensationsmaßnahmen wie beispielsweise die Produktionsintegrierte Kompensation in der Landwirtschaft oder die Renaturierung von Fließgewässern begrüßt. Potentielle Ausgleichsflächen sind im Umweltbericht nicht näher beschrieben. Daher verweisen wir grundsätzlich auf einen möglichst sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden insbesondere mit landwirtschaftlichen Produktionsflächen. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass auch auf mögliche Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Produktionsflächen (Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft) im Zuge der Umsetzung dieses Vorhabens verzichtet werden sollte. Auf die Inanspruchnahme einer externen nicht landwirtschaftlichen Ausgleichsfläche, die Auswahl von produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen oder den Ankauf von Ökopunkten sei an dieser Stelle hingewiesen. Eine Konkretisierung der geplanten Kompensationsmaßnahmen ist unabdingbar. Bis zur Vorlage einer endgültigen Eingriffs- und Ausgleichsplanung behalten wir uns eine abschließende Stellungnahme vor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Auf den Seiten 182 ff. der Begründung (Stand 01.11.2024) werden die Kompensationsmaßnahmen entsprechend der „Arbeitshilfe zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden in Hessen und Rheinland-Pfalz“ beschrieben. Konkret wird das Vorhaben der Maßnahme ÖK-36W-015 „Klingenbach im Ortskern Breckenheim“ aus dem Ökokonto der LHW-Umweltamt - Bereich Schutz und Bewirtschaftung der Gewässer zugeordnet. Bei der Maßnahme handelt es sich um die Renaturierung des Klingenbachs auf einer Strecke von rund 500 m innerhalb der Ortslage Wiesbaden-Breckenheim. Es wurden somit alle Kompensationsbedarfe für das Schutzgut Boden nach fachlicher Praxis gewürdigt und der Stellungnahme folgend nicht auf Vorranggebieten für die Landwirtschaft umgesetzt. Das Vorhaben ist abschließend mit dem Umweltamt der LH Wiesbaden abgestimmt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 19.06.2024: <i>Die betroffenen Ackerflächen (Gemarkung Wiesbaden-Bierstadt, Flur 14, Flst. 10/11/21) umfassen etwa 4 ha und werden mit Ackerzahlen zwischen 70 und 80 nach HLNUG (Agrarviewer Hessen) bewertet. Es handelt sich somit um einen sehr ertragsreichen Acker-Standort, der nach Agrarplan Hessen der Stufe 1a zugeteilt ist und zu den Flächen mit der höchsten Stufe in der Ernährungs- und Versorgungsfunktion gehört. Des Weiteren wird die Bodenfunktionale Gesamtbewertung (BFD5L) mit 4 bzw. 5 - hoch bis sehr hoch, eingestuft. Von dem Verlust der Flächen sind zwei Betriebe betroffen. Aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht ist die Wahl des Standortes negativ zu bewerten, da beste landwirtschaftliche Böden, die der Nahrungsmittelproduktion dienen, unwiederbringlich entzogen werden.</i> <i>Grundsätzlich bestehen aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht große Bedenken im Hinblick auf den unwiederbringlichen Verlust weiterer landwirtschaftlicher Flächen durch die Änderung des Flächennutzungsplans bzw. die Aufstellung des Bebauungsplans für den Geltungsbereich „Schulcampus Bierstadt Nord“.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Die relativ hohe Wertigkeit der Böden, auf denen der Schulcampus entstehen soll, wurde in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung entsprechend berücksichtigt. Die Wahl des Standorts wurde aufgrund von multifaktorisches Standortanalysen im Zuge des Schulentwicklungsplans getroffen und das Projekt hat eine besondere gesellschaftliche Bedeutung. Es ist des Weiteren festzuhalten, dass der Standort im Alternativvergleich die geringsten Planungswiderstände aufweist.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 19.06.2024: <i>Auf mögliche Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Produktionsflächen (Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft), im Zuge der Umsetzung dieses Vorhabens, sollte verzichtet werden.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Die Kompensationsmaßnahmen werden mit den jeweiligen Standorteigentümern und Pächtern abgestimmt. Dabei steht grundsätzlich die Flächeneignung nach hessischer Komensationsverordnung im Vordergrund. In dem vorliegenden Fall wird ein Teil der Flächenkompensationen mit den notwendigen artenschutzrechtlichen Kompensationen (CEF-Maßnahmen) kombiniert. Die Zielart der Maßnahmen ist gezwungenermaßen auf die ackerbaulichen Flächen in der nahen Umgebung umzusiedeln. Laut dem Regionalplan Südhessen von 2011 sind die Flächen vollumfänglich als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft festgelegt. Der Zugriff ist in der Abwägung der Zielkonflikte jedoch nicht vermeidbar. Der Nutzungsausfall wird für die betroffenen Landwirte jedoch entsprechend vergütet. Weitere Kompensationsbedarfe sind zu klären.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>

8. BUND KV Wiesbaden für BUND Landesverband Hessen	zu Textliche Festsetzungen A 8.5.1 Maßnahmen zur Reduzierung von Vogelschlag	Der Anregung wird nicht gefolgt.
	Änderungsvorschlag: Zur Verhinderung von Vogelschlag an Gebäudefronten sind alle spiegelnden und großflächigen, transparenten Gebäudeteile von mehr als 5 qm Fläche vorsorglich mit geeigneten, für Vögel sichtbaren Oberflächen auszuführen. Hierzu zählen insbesondere transluzente, mattierte oder durch flächiges Auftreten als hochwirksam getesteten Markierungen (Punktraster, Streifen) strukturierte Glasflächen oder feste vorgelagerte Konstruktionen wie z.B. Rankgitterbegrünungen oder Brise Soleil (feststehender Sonnenschutz). Markierungsabstand, Abdeckungsgrad, Kontrast und Reflektanz sind entsprechend des jeweiligen Standes der Technik zu berücksichtigen. Der Stand der Technik kann dem jeweils geltenden Leitfaden "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Schweizerischen Vogelwarte (Rössler et al. 2022) und den Prüfberichten der Biologischen Station Hohenau auf der Webseite der Wiener Umweltschutzgesellschaft entnommen werden. Übereckverglasungen und voll transparente Balkonbrüstungen sind unzulässig.	Die Belange der Maßnahmen zur Reduzierung des Vogelschlags wurden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern erörtert und in der bestehenden Festsetzung gewürdigt. Die Verweise und die fachlichen Bestimmungen sind in der Begründung der Festsetzung enthalten.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Wir bedauern außerdem den Verlust wertvollen Ackerbodens ohne ausreichende Kompensationsmöglichkeiten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auf den Seiten 182 ff. der Begründung (Stand 01.11.2024) werden die Kompensationsmaßnahmen entsprechend der „Arbeitshilfe zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden in Hessen und Rheinland-Pfalz“ beschrieben. Konkret wird das Vorhaben der Maßnahme ÖK-36W-015 „Klingenbach im Ortskern Breckenheim“ aus dem Ökokonto der LHW-Umweltamt - Bereich Schutz und Bewirtschaftung der Gewässer zugeordnet. Bei der Maßnahme handelt es sich um die Renaturierung des Klingenbachs auf einer Strecke von rund 500 m innerhalb der Ortslage Wiesbaden-Breckenheim. Es wurden somit alle Kompensationsbedarfe für das Schutzgut Boden nach fachlicher Praxis gewürdigt und der Stellungnahme folgend nicht auf Vorranggebieten für die Landwirtschaft umgesetzt.

9. Umweltamt Wiesbaden		Das Vorhaben ist abschließend mit dem Umweltamt der LH Wiesbaden abgestimmt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Zu oben genanntem Planverfahren nehmen wir wie folgt Stellung: Änderungen sind zur Verdeutlichung kursiv dargestellt bzw. durchgestrichen. <u>Klimaökologische und landschaftsplanerische Belange</u> Zu textlichen Festsetzungen <u>Ziffer D Hinweise „Anpassungsstrategien an den Klimawandel“</u> Wir bitten folgenden Hinweis zur Anpassung an den Klimawandel aufzunehmen: <i>„Für eine an den Klimawandel angepasste Bebauungs- und Freiflächenstruktur werden künstliche Verschattungselemente wie zum Beispiel (temporäre) Pergolen, Sonnensegel und Trinkbrunnen sowie Wasserspiele und außenliegende Verschattungselemente an Gebäuden sowohl auf den Freiflächen als auch auf Dächern mit Aufenthaltsfunktion empfohlen. Insbesondere im Bereich besonders empfindlicher Nutzungen (z.B. sonnenexponierte Bewegungsstätten für Kinder) sind obengenannte Maßnahmen zusätzlich zu einer intensiven Begrünung und Ruhemöglichkeiten (z.B. in Form von Sitzbänken) nötig, um die hitzebedingten Auswirkungen des Klimawandels zu minimieren.“</i> <u>Naturschutzrechtliche und -fachliche Belange, Stellungnahme als untere Naturschutzbehörde</u> Zu textlichen Festsetzungen <u>Ziffer A.8.5.4 CEF-Maßnahmen für die Feldlerche</u> Wir bitten um folgende redaktionelle Änderung zum besseren Verständnis: „Hierbei sind die in der VSW & PNL (Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland & Planungsgruppe für Natur und Landschaft (2010)) entsprechend genannten Rahmenbedingungen (<i>Habitatansprüche der Feldlerche</i>) zu erfüllen. (...)“ <u>Ziffer A.11 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen</u> Die Festsetzung 11.5 steht versehentlich unter 11.4, wir bitten um Korrektur:	Der Anregung wird gefolgt.
		Ein entsprechender Hinweis wird in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.
		Anpassung der textlichen Festsetzungen.
		Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Heranzuziehende Regelwerke werden bereits in der Begründung aufgeführt. Werden sie in der Festsetzung aufgeführt, müssen sie dauerhaft vorgehalten werden. Aufgrund der unbefristeten Wirksamkeit der Festsetzung ist der Verweis auf ein regelmäßig novelliertes Regelwerk nicht zielführend.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Anregung wird gefolgt

	11.5 Herstellung von offenen Grünflächen auf dem Schulhof Offene Grünflächen sind als für den Schulbetrieb nutzbare gärtnerische Anlagen herzustellen.	Die textlichen Festsetzungen werden entsprechend angepasst.
		Anpassung der textlichen Festsetzungen.
	Zur Begründung <u>Kapitel 5.2 Artenschutz, Seite 17</u> In Bezug auf die aufgeführten Vogelarten sind folgende Änderungen erforderlich: <i>„Es konnten 46 Vogelarten im Untersuchungsgebiets festgestellt werden, von denen 32 Arten Brutvögel und 14 Arten Nahrungsgäste, Rastvögel oder Durchzügler sind. Von den Brutvögeln sind 14 Arten in einem unzureichenden oder schlechten Erhaltungszustand (Bluthänfling, Elster, Feldlerche, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Mehlschwalbe, Rebhuhn, Star, Steinkauz, Stieglitz, Türkentaube, Turmfalke und Wacholderdrossel). Mit Ausnahme der Feldlerche befanden sich alle Brutplätze außerhalb des Plangebiets.“</i> Begründung: Die Vogelarten wurden nicht im Plangebiet, sondern im Untersuchungsgebiet der Vogelkartierung festgestellt. Das Untersuchungsgebiet bezieht auch das Umfeld des Plangebiets mit ein, da bei empfindlichen Arten die Auswirkungen der Planung über das Plangebiet hinausgehen können, Die Ergänzung weiterer Vogelarten (ungünstiger/schlechter Erhaltungszustand) ist aufgrund der erfolgten Anpassung an die neue Rote Liste der Brutvögel Hessens 2023 erforderlich.	Der Anregung wird gefolgt.
		Die Begründung wurde der Stellungnahme entsprechend angepasst.
		Anpassung der Begründung.
	Zum Umweltbericht <u>Kapitel 2.4 Zusammenfassende Bewertung (Umweltskala), Seite 79</u> Zu Tabelle 8: Pflanzen: Bewertung gemäß Umweltskala unter Berücksichtigung von Maßnahmen (Darstellung LHW, Umweltamt, April 2022) Unter „Ausgleich“ (Spalte 4) ist eine Korrektur des Kompensationsdefizits erforderlich: Abschließend beträgt das Defizit 185.342 Biotopwertpunkte	Der Anregung wird gefolgt.
		Das Kompensationsdefizit wird entsprechend der Stellungnahme angepasst.
		Anpassung des Umweltberichts.

<u>Kapitel 16.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung.</u> <u>Seite 139</u> In Bezug auf die Formulierung der Anpassung an regionale Gegebenheiten sollte folgende Änderung vorgenommen werden: „Das Planungsbüro Koch hat bereits verschiedene geeignete Flächen zur Umsetzung der CEF-Maßnahmen ermittelt und tabellarisch sowie auf Karten verortet. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wurden bei der Verortung und Umsetzung der Maßnahmen <i>geringfügige Anpassungen an die regionalen Gegebenheiten vorgenommen.</i>“ Begründung: Es wurden nicht die regionalen Gegebenheiten angepasst, sondern die Maßnahmen wurden an die regionalen Gegebenheiten angepasst.	Der Anregung wird gefolgt.
	Die Textpassage wird entsprechend der Stellungnahme angepasst.
	Anpassung des Umweltberichts.
<u>Kapitel 16.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung.</u> <u>Seite 140</u> Hier ist folgende Änderung erforderlich: „Die artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme wird mit den jeweiligen Standorteigentümern und Standorteigentümerinnen sowie Pächtern und Pächterinnen abgestimmt. Dabei steht grundsätzlich die Flächeneignung <i>unter Berücksichtigung der Habitatansprüche der Feldlerche</i> im Vordergrund.“ Begründung: Hier ist nicht die Kompensationsverordnung maßgeblich, sondern die Ansprüche der Tierart, für die die CEF-Maßnahme durchgeführt wird) Die Unterrichtung des Naturschutzbeirates gemäß § 57 Abs. 2 Hessisches Naturschutzgesetz erfolgte in der Sitzung am 30.01.2025. Der Naturschutzbeirat stimmt dem Bebauungsplan zu und bittet im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes, dass der Baumerhalt und die Baumpflege (insbesondere bzgl. Streuobstwiese) sichergestellt werden sowie der Freiflächenplan erneut vorgestellt wird.	Der Anregung wird gefolgt.
	Die Textpassage wird entsprechend der Stellungnahme angepasst.
	Anpassung des Umweltberichts.
<u>Wasserrechtliche und -fachliche Belange</u> <u>Zu textlichen Festsetzungen</u> <u>Ziffer A 8.2 Wasserdurchlässige Oberflächenbefestigung</u>	Der Anregung wird gefolgt.

	Wir bitten um folgende redaktionelle Änderung zum besseren Verständnis: „Die <i>befestigten</i> Freiflächen sind zu mindestens 80% als wasserdurchlässige-Flächenbefestigungen herzustellen, sofern technische oder wasserrechtliche Anforderungen nicht zwingend dagegensprechen.“ Begründung: Die Formulierung könnte so verstanden werden, dass 80 % der Freiflächen befestigt werden.	Die textlichen Festsetzungen werden entsprechend der Stellungnahme angepasst.
		Anpassung der textlichen Festsetzungen.
10. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 67 - Grünflächenamt	im Rahmen des obengenannten Verfahrens hat das Amt 67 nach Prüfung der Unterlagen keine Anmerkungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
11. Gesundheitsamt	Zum o. g. Planverfahren haben wir die Unterlagen für die uns betreffenden Belange geprüft und haben keine grundsätzlichen Einwände. Dennoch weisen wir darauf hin, dass mit der Realisierung des Schulcampus Bierstadt-Nord, so wie sie gemäß Bebauungsplanentwurf möglich ist, negative Folgen u. a. für das Kleinklima einhergehen. So wird das Planungsgebiet auf der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt Wiesbaden (Umweltamt 2017) als „potentiell aktives Kalt- bzw. Frischluftentstehungsgebiet Ackerland“ und als „Fläche hoher klimatischer Empfindlichkeit und mit großer Bedeutung für die Belüftung und Abkühlung Wiesbadens“ ausgewiesen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden weist in ihrem Umweltbericht Nr. 22 (Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden - Umweltamt 2011) und im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030+ (Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden - Stadtplanungsamt 2018) darauf hin, dass insbesondere stadtklimatisch relevante Kaltluftentstehungsgebiete sowie Kalt- und Frischluftbahnen vor zusätzlicher Überbauung zu schützen sind. Gemäß ergänzender Stellungnahme des Klimagutachters nimmt der Kaltluftvolumenstrom gegenüber dem Ausgangszustand 2014 im aktualisierten Plan-Zustand ab. Damit steht die geplante Nutzung den Zielen aus dem Umweltbericht Nr. 22 entgegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Aufgrund der möglichen Auswirkung eines Vorhabens auf die lokale mikroklimatische Situation wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt. (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplana, Stand Nov. 2023)</i> Im Ergebnis wurde die im Plangebiet mögliche bauliche Nutzung als verträglich für das Lokalklima bewertet. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Wir weisen darauf hin, dass bei fortschreitender klimabedingter Erwärmung gerade Kalt- bzw. Frischluftentstehungsgebiete vor allem im Sommer deutlich an Wichtigkeit für gesundheitlich noch tolerable Lebensbedingungen gewinnen werden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Raum Wiesbaden im Umweltatlas Hessen (HLUG 2001) als bioklimatisch belasteter Verdichtungsraum (hohe Wärmebelastung im Sommer, allgemein niedrige mittlere Windgeschwindigkeiten mit hoher Anzahl schwachwindiger Wetterlagen, große Inversionshäufigkeit) ausgewiesen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist korrekt, dass sich durch das geplante Vorhaben eine Veränderung in der Belüftungssituation des Quartiers ergibt. Im Ergebnis verringert sich das Kaltluftvolumen um bis zu 13%. Fazit des Klimagutachtens (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) <i>Legt man als Ausgangspunkt der klimaökologischen Bewertung des Kaltluftprozessgeschehens die Flächennutzung vor planungsrechtlicher Festsetzung des Neubaugebiets Bierstadt-Nord/Zufahrt am DG-Verlag und baulicher Ergänzung der Kita Wolfsfeld fest, so führen die Summationseffekte mit dem geplanten IGS-Schulneubau im Laufe der Nachtstunden zu einem Verlust an Kaltluftvolumen von ca. 13.0% über das Profil A - B und von ca. 11.2% über das Profil A* - B. Der Richtwert von 10%, der noch keine gravierenden klimaökologischen Negativeffekte erwarten lässt, wird knapp überschritten. Die Ergebnisse der mikroskaligen Modellrechnungen zur nächtlichen Lufttemperaturverteilung belegen allerdings, dass die Abkühlungsleistung des verbleibenden Kaltluftvolumenstroms nach Realisierung des IGS-Schulneubaus weiterhin ausreichend ist, um eine deutliche Überwärmung des Wohngebiets Wolfsfeld, wie sie heute im Ortszentrum von Bierstadt zu bilanzieren ist, zu vermeiden. Somit kann der summarische Verlust an Kaltluftvolumen von knapp über 10% gegenüber dem Ausgangszustand von 2014 noch akzeptiert werden.</i> Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
--	--	--

	Weiterhin weist der größte Teil des Planungsgebietes Ackerböden mit einer hohen sowie sehr hohen Gesamtbewertung der Bodenfunktionsbewertungen auf, so dass vom Vorhaben hochwertige Böden mit einer sehr hohen Funktionalität betroffen sind. Dadurch werden tendenziell weniger Nahrungsmittel vor Ort produziert, was längere Transportwege und damit steigende Umweltbelastungen nach sich zieht. Außerdem ist die zu erwartende Verschlechterung der hochwertigen Böden nur mit enormem Aufwand wieder rückgängig zu machen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die ermöglichte Versiegelung von landwirtschaftlich wertvollen Böden wurde in den Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Empfehlungen Lärmschutz Aus gesundheitlicher Sicht sind die Empfehlungen und Hinweise des Schallschutzgutachtens auf jeden Fall zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange des Schallschutzes wurden der schalltechnischen Untersuchung (<i>Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan "Schulcampus Bierstadt-Nord" im Ortsbezirk Bierstadt</i>, Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft mbH, Stand November 2023) abschließend betrachtet. Es ergaben sich hieraus keine Regelungsinhalte auf Ebene des Bebauungsplans. Bestimmte Nutzungszeiten sind kein Gegenstand des Bebauungsplans.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Wärmeschutz Beachtet werden sollten aus gesundheitlicher Sicht auf jeden Fall die Hinweise und Empfehlungen des Schallschutz- sowie des Klimagutachtens. Wir empfehlen, bei der Errichtung der Gebäude den EG-40-Standard und nicht den GEG-Mindeststandard umzusetzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Das Gebäude wird nach EG 40 errichtet. Alle weiteren Empfehlungen, die sich aus den Gutachten ergeben und auf bauleitplanerischer Ebene zu berücksichtigen sind, wurden erfasst.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Wir weisen außerdem darauf hin, dass durch die zunehmende Wärmebelastung aufgrund des Klimawandels auch die gesundheitliche Belastung zunehmen wird. Hier sollte geprüft werden, ob die geplanten baulichen Maßnahmen als Wärmeschutz ausreichend sind oder ob weitergehende Maßnahmen notwendig sind. Das Umweltbundesamt schreibt dazu auf seiner Homepage: „[...] Auf der Ebene einzelner Gebäude können bauliche Maßnahmen helfen, um die Aufheizung im Innenraum zu reduzieren. Dazu gehören Verschattungselemente, Wärmedämmung oder eine klimagerechte Architektur. Bei Neubauten ist von vornherein verstärkt auf sommerlichen Wärmeschutz und Lüftungsmöglichkeiten zu achten. Darüber hinaus wirken sich auch Begrünungsmaßnahmen im Gebäudeumfeld positiv auf das Innenraumklima aus. [...]“ Daher empfehlen wir, die Neubauten mit entsprechenden Lüftungsanlagen auszustatten. In Bereichen, in denen passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) notwendig sind, sehen wir die Ausstattung mit Lüftungsanlagen als erforderlich an.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Radon Um die Gefährdung durch Radon (vgl. textliche Festsetzung, D Hinweise, 6 Radongebiet) abschätzen zu können, empfehlen wir, vor den ersten Erschließungsarbeiten in mehreren Stichproben die Radonkonzentration in der Bodenluft gutachterlich überprüfen zu lassen.	Die Belange des Wärmeschutzes werden, sofern über den Bebauungsplan steuerbar, berücksichtigt. Die technische Ausstattung von Gebäuden ist vorrangig Gegenstand der nachgelagerten Ausführungsplanung. Aufgrund einer Stellungnahme des Umweltamts zum gleichen Thema wurde unter Punkt 9 der Hinweise in der textlichen Festsetzung ein „<i>Hinweis zur Anpassung an den Klimawandel</i>“ für eine angepasste Bebauungs- und Freiflächenstruktur aufgenommen. Anpassung der textlichen Festsetzungen.
	Versiegelung Aus unserer Sicht sollten die Überschreitungsmöglichkeiten der zulässigen Grundfläche durch die Grundfläche von Stellplätzen und ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO in einem Umfang von maximal	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	14.000 m² deutlich verringert werden. So kann beispielsweise der vorgesehene Kiss-and-Ride-Parkplatz auf dem zukünftigen Schulgelände, der über die Speierlingstraße erschlossen werden soll, ersatzlos gestrichen werden. Jede nicht versiegelte Fläche ist ein Beitrag zum klimatischen Gesundheitsschutz. Aus gesundheitlicher Sicht sollte die Bodenversiegelung im Plangebiet so gering wie möglich gehalten werden. Bodenversiegelung führt zu weitreichenden und nachhaltig negativen Folgen für die Umwelt (z. B. des Kleinklimas) und damit für die Gesundheit der Menschen. Durch jährlich immer mehr heiße Tage (Tage mit Höchsttemperaturen >30 °C) und Tropennächten (Temperatur sinkt nicht unter 20 °C) und generell heißere Sommer wird die Gesundheit der Menschen gefährdet. Das Umweltbundesamt schreibt dazu auf seiner Homepage: „[...] Auch das Kleinklima wird negativ beeinflusst: Versiegelte Böden können kein Wasser verdunsten, weshalb sie im Sommer nicht zur Kühlung der Luft beitragen. Hinzu kommt, dass sie als Standort für Pflanzen ungeeignet sind. Diese fallen somit als Wasserverdunster und als Schattenspender aus. [...] Schließlich ist Bodenversiegelung nur schwer und mit hohen Kosten wieder zu beseitigen. Auch im Anschluss an eine Entsiegelung bleibt die natürliche Struktur des Bodens gestört. Häufig bleiben Reste von Fremdstoffen (wie Beton- oder Asphaltbrocken, Kunststoffsplitter oder diverse Schadstoffe) im Boden zurück. Eine neue Bodenfauna bildet sich nur über längere Zeiträume, so dass auch die natürliche Bodenfruchtbarkeit verzögert und oft nicht in der vorherigen Qualität wieder herstellbar ist. [...]“ Daher muss im Plangebiet jede Möglichkeit zur Verbesserung des Kleinklimas genutzt werden. Im Plangebiet sollte der Boden nur dann versiegelt sein oder werden, wenn es zwingend für die Nutzung (z. B. den Aufbau der Gebäude, Straßen und Gehwege) notwendig ist. Bereits bestehende Bodenversiegelungen sind kritisch auf ihre Notwendigkeit zu prüfen und ggf. zu beseitigen. Wir empfehlen dies gutachterlich überprüfen zu lassen.	Der Bedarf an Versiegelung ergibt sich aus den Belangen der Freianlagen, Durchwegungen und Zuwegung für die Feuerwehr sowie der Mindestzahl an Stellplätzen, die laut Stellplatzsatzung der LH Wiesbaden herzustellen sind. Der Versiegelungsgrad wurde im Planungsprozess eng mit dem Umweltamt der LH Wiesbaden abgestimmt. Die Versiegelung im Sinne der Rechtsgebung entspricht nicht zwangsläufig einer Vollversiegelung. Gemäß der Festsetzung 8.2. sind 80 % der Freiflächen als wasserdurchlässige Flächenbefestigungen herzustellen, die in Folge nicht als geschlossene Beton oder Asphaltdecke hergestellt werden können. Des Weiteren wird in der Festsetzung 8.6 „Maßnahmen zur Reduktion der bioklimatischen Belastungen“ ein Farbwert für Oberflächen bestimmt, dessen Wärmespeicherung so gering wie möglich ist. In der Konzeption des Campusses sind zudem einige Grüninseln vorgesehen, die in Verbindung mit der verbindlich festgesetzten Mindestzahl an Baumpflanzungen zur Herstellung eines nutzungsfreundlichen Mikroklimas beitragen. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Hinweise	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Bei den am Schulcampus geplanten Trinkwasserinstallationen wird Trinkwasser im Rahmen einer öffentlichen Tätigkeit bereitgestellt. Daher bitten wir darum, uns an den jeweiligen Bauantragsverfahren zu beteiligen und den jeweiligen Bauherren mitzuteilen, dass diese rechtzeitig ihrer Anzeigepflicht nach § 11 Trinkwasserverordnung nachkommen müssen.	Der Bauherr wird entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Zudem noch ein Hinweis zum vorgelegten Energiekonzept Kapitel 6.1 auf Seite 32. Hier heißt es, dass bei dezentraler Trinkwassererwärmung nur noch die Komfortansprüche und nicht mehr die höheren Anforderungen zur Gewährleistung der Trinkwasserhygiene sichergestellt werden müssten. Das ist falsch: Auch bei dezentraler Trinkwassererwärmung muss eine einwandfreie Trinkwasserhygiene gewährleistet werden. Wir empfehlen dringend, bei der Entscheidung, wie das Warmwasser erwärmt werden soll, und bei der Planung der Trinkwasserinstallation fachlich qualifizierte Personen für Trinkwasserhygiene einzubeziehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Aussage hat keine Auswirkung auf die Belange des Bebauungsplans. Der Bauherr wird entsprechend informiert.
12. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Wohnen	Der Geltungsbereich umfasst keine wohnungsbaulichen Festsetzungen. Die Belange von 5108 Wohnen sind daher nicht berührt.	Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13. Amt für Soziale Arbeit - Abteilung Grundsatz und Planung	Zum Vorhaben Schulcampus Bierstadt-Nord wurde mit Datum 28.06.2024 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eine Stellungnahme durch die Abteilung Kindertagesstätten und Kindertagespflege im Amt für Soziale Arbeit abgegeben. Datiert und hinterlegt ist die entsprechende Datei im Behördenportal mit 26.11.2024. Hierzu hat die Abt. Grundsatz und Planung beim Amt für Soziale Arbeit - als Vertreterin mit Zuständigkeit für die soziale Infrastruktur im Rahmen städtebaulicher Projekte - keine Ergänzungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise wurden bereits in der frühzeitigen Beteiligung betrachtet. Es gab Hinweise zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und möglichen Konflikten durch Zusatzverkehre, die durch die Aussagen des Mobilitätskonzepts von ZIV (<i>Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023</i>) abgewogen werden konnten. Es gab zudem Hinweise zu möglichen Gefährdungen der Kitas durch Starkregenereignisse. Diese konnten durch die Ergebnisse des Regenwasserkonzepts (<i>„Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“</i> , Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024) und der hydraulischen

		Modellierung (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingenieurgesellschaft, Stand 12.01.2024) abgewogen werden. Die Bedenken hinsichtlich weiterer Setzrisse in der Kita Wolfsfeld durch die Gründung des Schulcampusses wurden aufgenommen. Es wird hierzu vor der Gründung eine Sondierung des Ist-Zustands erfolgen, damit spätere Negativauswirkungen nachvollzogen werden können. Grundsätzlich ist jedoch nicht von einer Auswirkung auszugehen. Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 28.06.2024: <i>Erstellt von: Abteilung 5102 Kindertagesstätten, am: 28.06.2024, Aktenzeichen: 5102 Kindertagesstätten_28.06.2024 Folgende Schnittstellen sind gegeben:</i> <i>1. Schnittstelle Neubau Schule zur südlich gelegenen Bestands-Kita Wolfsfeld (Weimarer Straße)</i> <i>1.1 Bringen- und Holen der Kinder Der Haupteingang der Kita Wolfsfeld befindet sich im Westen und ist über die Weimarer Straße zugänglich. Eltern müssen ihre Kinder morgens bis ins Gebäude der Kita bringen und sie nachmittags dort wieder abholen. Ein Großteil der Eltern ist darauf angewiesen, ihre Kinder mit dem Auto zu bringen, was bereits ohne den Neubau der Schule zu hohem Verkehrsaufkommen in der nord- östlichen Kurve der Weimarer Straße führt, mit vielen rangierenden Fahrzeugen. Es bestehen erhebliche Bedenken, dass sich die örtliche Situation durch den Zulauf von Schülern und Elterntaxis deutlich verschärfen könnte.</i> <i>Öffnungszeiten der Kita Wolfsfeld: 7:00 - 16:30 Uhr Bringzeit: 7:30 - 9:00 Uhr / Abholzeiten: 14:00 - 16:30 Uhr Anzahl der Kinder: 146 (3x Krippe 36 / 5x Elementar 110), zzgl. 35 Personalkräfte</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit der örtlichen Infrastruktur zur Aufnahme der durch den Schulcampus entstehenden Zusatzverkehre wurde durch das Verkehrsgutachten (Verkehrsuntersuchung Gemeinbedarfsfläche Bierstadt-Nord, ZIV; Stand Juli 2021) und das Mobilitätskonzept (Mobilitätskonzept Schulcampus Bier-stadt-Nord, ZIV Stand: Juli 2023) belegt. Den beschriebenen Herausforderungen durch die Gleichzeitigkeit und Konzentration der Ziel- und Quellverkehre wird durch die Umsetzung der Empfehlungen des Mobilitätskonzepts entgegnet.</i> <i>Diese sehen vor, dass die Mobilitätsnachfrage von Schülerinnen und Schülern aus Bierstadt und den angrenzenden Ortsteilen vorrangig durch das ÖPNV-Angebot und den Ausbau von Fuß- und Fahrradwegen gedeckt werden soll.</i> <i>Die Verortung der Kiss and Ride Parkplätze trägt zudem zu einer Verteilung der Konzentrationspunkte für den MIV bei und entschärft mögliche Konfliktsituationen.</i> Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 28.06.2024: 1.2 Anlieferung	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung:

	<i>Auf dem westlich gelegenen Wirtschaftsweg der Kita befinden sich die PKW-Stellplätze und der Mülltonnenstellplatz der Kita. Die Anlieferung der Küche der Bestands-Kita erfolgt über diesen Weg zum nördlichen Wirtschaftsweg (südlich des Schulneubaus). Es ist essentiell, genügend Raum für das Rangieren der Lieferfahrzeuge zu gewährleisten, insbesondere bei der Belieferung der Warmküche, Reinigung des Fettabseiders, Anlieferung von Pellets und Wartungszufahrt zum Außengelände der Kita. Aufgrund der Planungen der neuen Einfriedung an der Südseite der Schule wird dieser Weg jedoch deutlich verengt. Es bestehen Bedenken, dass das Rangieren und Anliefern durch das Trafohaus an der süd-westlichen Ecke und die südliche Einfriedung der Schule unmittelbar am Wirtschaftsweg nicht mehr möglich sein wird. Auch der vorausschauende Sichtbezug für um die Ecke kommende Schüler ist nach den Planungen nicht gegeben. Sogar auch die Anlieferung der Schule soll zukünftig über den westlich gelegenen Wirtschaftsweg erfolgen. Dies könnte die Sicherheit der zur Schule und Kita kommenden Kinder beeinträchtigen und die Planung der Wegebreiten und Rangieradien einschränken.</i>	<i>Die aktuelle Planung sieht vor, dass die südlich und westlich des Schulgrundstücks bestehenden Wirtschaftswege zu Fuß- und Radwegen ertüchtigt werden.</i> <i>Zur Sicherstellung der Andienbarkeit und des Brandschutzes der Schule wird es nötig sein, die Westtangente so zu herzurichten, 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 Befahrbarkeit der Fläche ist ausschließlich für die Andienung der Schule und die Nutzung durch Ver- und Entsorgungsbetriebe vorgesehen. Dies wird durch entsprechende Absperrvorrichtungen gesichert. Es ist nicht davon auszugehen, dass durch diese punktuellen und zeitlich steuerbaren Verkehre ein erhöhtes Konfliktpotenzial für anderweitige Nutzer der Verkehrsfläche entsteht.</i> <i>Nach aktuellem Kenntnisstand ist die Andienung der Kita über den Wirtschaftsweg nördlich des Gebäudes (Bierstadt, Flur 14, Flurstück 12) nicht vorgesehen und auch somit nicht als Baulast eingetragen. Es besteht daher kein grundsätzlicher Anspruch zur Nutzung des Wirtschaftswegs als Andienung.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 28.06.2024: <i>1.3 Starkregenereignisse</i> <i>Die Starkregenereignisse haben deutschlandweit deutlich zugenommen. Die Kita Wolfswald liegt südlich und niedriger als der Schulneubau. Nach Gutachten können die Böden nicht ausreichend Wasser aufnehmen. Aufgrund der Geländemodalitäten ist das Gefälle durch die Hanglage zur Kita hin ausgerichtet. Es bestehen Bedenken, dass bei Starkregenereignissen Wasser zur Kita hin abgeleitet wird und nicht auf das östliche und südöstliche Gelände des Schulneubaus.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Die Belange der Vorsorge vor Starkregenereignissen wurden in dem Gutachten „Regenwasserkonzept für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt-Nord“ (Bullermann Schneble GmbH, Stand 29.01.2024) und „Hydraulische Modellierung des geplanten Entwässerungskonzeptes auf Grundlage der Starkregengefahrenkarten für Wiesbaden“ (Ruiz Rodriguez, Zeisler Plank Ingeniurgemeinschaft, Stand 12.01.2024) erarbeitet. Aufgrund der topographischen Lage des Grundstücks und der angrenzenden Freiflächen besteht ein erhöhtes Überflutungsrisiko für das Grundstück Schule.</i>

		<i>Um diesem Risiko zu entgegnen, wurde durch detaillierte Modellierungen des Ingenieurbüros Ruiz Rodriguez eine Wallanlage geplant, die aufkommende Niederschläge ableitet, bzw. ein Zufließen von anderen Flächen verhindert.</i> <i>Zudem sind auf dem Grundstück des Schulcampus mehrere Einrichtungen zur Regenrückhaltung, wie u.a. Rigolen und wasserdurchlässige Oberflächen, vorgesehen. Aus der Kombination der Maßnahmen auf dem Schulgrundstück geht eine im Vergleich zur Bestandssituation verringerte Überflutungsgefahr für die Kita aus.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 28.06.2024: <i>1.4 Rissbildung</i> <i>Der Langbau der Kita Wolfsfeld zeigt bereits Setzungsrisse. Es besteht die Sorge, dass durch die Gründungs- und Bauarbeiten am Schulneubau weitere Rissbildungen auftreten könnten.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wird ein Angebotsbebauungsplan erstellt, welcher keinen konkreten Baukörper festlegt. Aufgrund dessen ist nicht abzuschätzen, welche Auswirkung die Ausführung des Schulprojekts haben wird. Im Verfahren wurde bisher nur die grundsätzliche Möglichkeit der Bebauung festgestellt. Es ist aufgrund der räumlichen Distanz zum Ort der maßgeblichen Gründungs- und Bauarbeiten im Bereich des Baufensters grundsätzlich nicht mit weiteren Setzungsrisse am Baukörper des Kita Wolfsfeld zu rechnen. Vor Beginn der Arbeiten wird eine Sondierung des Ist-Zustands erfolgen, damit mögliche baubedingte Negativauswirkungen später nachvollzogen werden können.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 28.06.2024: <i>2. Schnittstelle Neubau Schule zum Neubau Kita an der Speierlingstraße (nord-westlich des Schulneubaus)</i> <i>2.1 Bringen- und Holen der Kinder</i> <i>Der Haupteingang der geplanten Kita (Anzahl 124 Kinder, zzgl. 32 Personalkräfte) liegt an der Speierlingstraße, unmittelbar vor der Zufahrt zur geplanten</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Es wird auf die Abwägung zur Stellungnahme 1.1. verwiesen.</i> <i>Die dem Bebauungsplan „Bierstadt Nord“ zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung der Mociety Consult GmbH von 2013 wurde zur Berechnung der verkehrlichen Auswirkung des Schulcampus mitaufgenommen. In den herangezogenen Werten sind auch die Verkehre, welche durch die Gemeinbedarfsfläche der Kita erzeugt werden, mitenthalten. Somit wurde im</i>

	<i>Sporthalle. Eltern bringen ihre Kinder morgens in die Kita und holen sie nachmittags dort wieder ab. Ein Großteil der Eltern ist darauf angewiesen, ihre Kinder mit dem Auto zu bringen. Die Zufahrt zu den Lehrerparkplätzen und der Zuweg für Schüler zur Schule führt direkt an der Kita entlang. Es bestehen Bedenken, dass es beim Bringen und Holen der Kinder zu erheblichen Engpässen an dieser Schnittstelle kommt. Die Speierlingstraße endet an der Schulzufahrt und es gibt keine ausgewiesene Wendemöglichkeit.</i>	<i>Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan „IGS Bierstadt Nord“ den Belangen der Kita grundsätzlich Rechnung getragen.</i> <i>Konkrete Kennwerte der Kita bestanden zum Zeitpunkt der Erstellung der Gutachten jedoch noch nicht.</i> <i>Grundsätzlich wird mit den im Mobilitätskonzept empfohlenen Maßnahmen angestrebt, dass lediglich das Personal der Schule direkt auf den Parkplatz fährt und die restlichen Verkehre über den Kiss and Ride Bereich in der Speierlingstraße vorgelagert zur Kita abgewickelt werden. Damit sollen möglichen Konflikten durch gleichzeitig auftretende Verkehre vorgebeugt werden.</i> <i>Zudem wird angestrebt, dass die Mobilitätsnachfrage von Schülerinnen und Schülern aus Bierstadt und den angrenzenden Ortsteilen vorrangig durch das ÖPNV-Angebot und den Ausbau von Fuß- und Fahrradwegen gedeckt werden soll.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 28.06.2024: <i>2.2 Starkregenereignisse</i> <i>Die Kita an der Speierlingstraße liegt westlich des Schulneubaus, getrennt durch einen Wirtschaftsweg. Es gibt keine ausreichende Versickerung auf dem Gelände der Kita. Ein Erdwall schützt das Gelände des Altenwohnheims nach Norden. Nach den Geländemodalitäten der Schule könnte das Gefälle auch nach Westen zum Wirtschaftsweg und zur Kita hin ausgerichtet sein. Es bestehen Bedenken, dass bei Starkregenereignissen Wasser vom Schulgrundstück zur Kita hin abgeleitet werden könnte.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Es wird auf die Abwägung zur Punkt 1.3. der Stellungnahme verwiesen. Die Modellierungen weisen nicht darauf hin, dass Liegenschaften westlich des Schulgrundstücks einem im Vergleich zur Bestandssituation stärkeren Überflutungsrisiko durch Starkregenereignisse ausgesetzt sind.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
14. Deutscher Gebirgs- und Wanderverein Landesverband Hessen e.V. (Verteilerstelle Götz)	In unserer Stellungnahme aus dem Jahr 2024 (20.6.24) hatten wir wegen der Lärmentwicklung in der Nachbarschaft eines Altersheims und wegen der nicht ermöglichten Beurteilung der Belüftungssituation im Schulgelände um Planzeichnungen mit Gebäudeansiedlungszeichnungen gebeten. Der jetzt übermittelte Plan ergibt keine Neuerung gegenüber der Übersicht aus 2024. Bitte stellen Sie uns die für unsere Stellungnahme erforderliche Übersicht zur Verfügung. Bis dahin können wir dem Bebauungsplan nicht zustimmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus dem zur Offenlage ausgelegten Schallgutachten (Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan „Schulcampus Bierstadt Nord“, Dr. Gruschka Ingenieursgesellschaft, Stand 07.11.2023) ist zu entnehmen, dass die Lärmentwicklung durch den Schulcampus allgemein verträglich ist.

		Die Belüftungssituation und Kaltluftströmung wurde im Klimagutachten (<i>Klimagutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens „Integrierte Gesamtschule und Grundschule Bierstadt-Nord, Ökoplane, Stand Nov. 2023</i>) betrachtet und ebenfalls als allgemein verträglich bewertet.
		Der Lageplan des Schulcampusses wurde in der Begründung auf Seite 29 dargestellt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
15. Landesamt für Denkmalpflege Hessen - Bodendenkmalpflege	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 20.06.2024:	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung:
	<i>In der Übersicht zum Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine Planzeichnungen der Gebäude oder Freiflächen enthalten. Deshalb ist nicht beurteilbar ob die Bebauung eine ausreichende Luftzirkulation des Geländes zulässt. Schulgelände sind Quelle größeren Lärms (Schul- bzw. Ausgang, Schulhof). Die Bebauung muss die z. Zt. Umliegenden Wohngebäude wie auch die geplanten Anschlussgebiete vor diesem Lärm bis auf ein erträgliches Maß schützen. Ohne die Bebauungseinzelheiten ist uns eine ordnungsgemäße Beteiligung nicht möglich. Wir bitten um erneute Vorlage inklusive der Bebauungsdetails.</i>	<i>Die Planung kann der Begründung entnommen werden. Es wurden zudem alle Anforderungen und Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB gutachterlich überprüft. Im Ergebnis konnte keine die Grenzwerte überschreitende Belastung festgestellt bzw. prognostiziert werden.</i>
		<i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
15. Landesamt für Denkmalpflege Hessen - Bodendenkmalpflege	Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 05.06.2024, zu der sich keine Änderung ergeben hat. Die Hinweise in der textlichen Fassung unter Punkt D.1 Denkmalschutz (§ 21 HDSchG), Bodendenkmäler zur Sicherung von Bodendenkmälern auf § 21 HDSchG sowie auf die archäologische Baubegleitung von Bodeneingriffen sind korrekt. Hinweis: Die vorliegende Stellungnahme verhält sich ausschließlich zu den öffentlichen Belangen des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege. Eine gesonderte Stellungnahme zu den Belangen des Baudenkmal-schutzes und der Baudenkmalpflege behält sich die Denkmalfachbehörde vor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange des Denkmalschutzes wurden in den Hinweisen der textlichen Festsetzungen berücksichtigt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 05.06.2024: <i>Die vom Landesamt für Denkmalpflege, hessenArchäologie, im Vorfeld zu o. g. Planungsvorhaben geforderte geophysikalische Prospektion des Planungsbereiches hat zwischenzeitlich stattgefunden. Die Firma PD Bohr- und Sondiergesellschaft mbH hat ihren Bericht am 24.08.2023 vorgelegt. In der Prospektion konnte eine Vielzahl von Hinweisen auf Bodendenkmäler nachgewiesen werden. Es ist daher damit zu rechnen, dass durch eine Bebauung Kulturdenkmäler im Sinne von § 2 Abs. 2 HDSchG (Bodendenkmäler) zerstört werden.</i> <i>Nach einem Zwischenbericht über die Prospektion der westlichen Teilfläche wurden der WiBau GmbH (Hr. Chrometzka) am 21.04.2023 bereits drei Untersuchungsflächen für archäologische Ausgrabungen im Vorfeld von Bodeneingriffen übermittelt. Für die östliche Teilfläche muss dies noch ergänzt werden.</i> <i>Um die öffentlichen Belange des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB) hinreichend zu berücksichtigen, muss im Vorfeld weiterer Bodeneingriffe eine Grabungsmaßnahme vorgeschaltet werden, um das Kulturgut zu dokumentieren und zu sichern (§ 18 Abs. 5 HDSchG). Diese Kosten sind vom jeweiligen Verursacher zu tragen.</i> <i>Um das weitere Vorgehen und die Lage der archäologischen Untersuchungsflächen abzustimmen, bitten wir um rechtzeitige Kontaktaufnahme vor weiteren Planungsschritten.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>In den Hinweisen wird auf das mögliche Vorhandensein von Bodendenkmälern hingewiesen. Weitere Erfordernisse sind auf Ebene des denkmalrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu prüfen.</i> <i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
16. Dezernat für Umwelt, Wirtschaft, Gleichstellung und Organisation, Referat für Wirtschaft und Beschäftigung	Keine Anregungen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung für den Bebauungsplan.
17. Untere Denkmalschutzbehörde	Es bestehen keine Anregungen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

18. Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH	Vielen Dank für die Beteiligung an dem oben genannten Verfahren. Als Träger öffentlicher Belange teilen wir Ihnen mit, dass wir keine Einwände vorzubringen haben. Bei den weiteren Umfeldplanungen bitten wir unsere bisherigen Hinweise zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Planung wünschen wir viel Erfolg.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
19. Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen, NL Rhein-Main (Fachbereich CCWZ)	Gegen die o.g. Verfahren gibt es aus meiner Sicht keine Einwände. Bauvorhaben des Landes sind mir in diesem Bereich derzeit nicht bekannt. Bezüglich der Interessen des Bundes wollen Sie bitte, sofern nicht bereits geschehen, die Bundesanstalt für Immobilienangelegenheiten (BIMA) am Verfahren beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Bundesanstalt für Immobilienangelegenheiten (BIMA) wurde im Verfahren gem. § 4(2) BauGB beteiligt. Es ist keine Stellungnahme eingegangen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
20. ESWE Verkehrsgesellschaft mbH - lokale Nahverkehrsaufgaben	Der Planbereich ist mit der bestehenden Haltestelle Weimarer Straße im Dresdener Ring sowie perspektivisch mit einer geplanten neuen Bushaltestelle im Neubaugebiet Bierstadt-Nord in der Speierlingstraße gemäß der im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossenen Standards an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Haltestelle "Weimarer Straße" wird im Tagesnetz von den Lokalbuslinien 17 und 49 sowie zeitweise von der Linie 24 bedient. Hervorzuheben ist, dass mit der Linie 49 eine schnelle und umwegarme Verbindung zwischen dem Schulstandort und dem Hauptbahnhof besteht. Die Haltestelle ist aktuell nur in eine Fahrtrichtung eingerichtet und eignet sich somit insbesondere als nächstgelegene Ausstiegshaltestelle. Ein Zweirichtungsbetrieb dieser Haltestelle wird im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes angestrebt. Bis zur Einrichtung des Zweirichtungsbetriebes an der Haltestelle Weimarer Straße kann die Haltestelle Wolfsfeld, welche sich etwa 200m westlich von der besagten Haltestelle befindet, als Einstiegshaltestelle für die Linien 17, zeitweise 24 und 49 genutzt werden. Die geplante Haltestelle im Neubaugebiet, mit dem Namen Speierlingstraße soll im Tagesnetz von der Lokalbuslinie 17 sowie durch Fahrten des Schülerverkehrs bedient werden. Zusätzlich befinden sich die Haltestellen "Rostocker Straße" in der Straße "Am Wolfsfeld" und Aukamm an der B455 im Umfeld des Plangebietes. Die Haltestelle Rostocker Straße wird durchgängig von der Linie 24 bedient. Die Haltestelle Aukamm wird von den	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Information zu Ausbau des Nahverkehrsangebots.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Linien 21 und 22 bedient, ist jedoch aufgrund des weiten Fußwegs mit etwa 9 Minuten zwischen dem Schulstandort und der Haltestelle hier nur nachrangig zu betrachten.	
	Es wird darum gebeten, die Maßnahme ÖPNV-1 "Sichere und witterungsgeschützte Haltestellen mit ausreichend dimensionierter Wartefläche" konkret zu verorten, da aus dem aktuellen Mobilitätskonzept nicht ersichtlich ist, welche Haltestellen hierfür angedacht sind. Eine Prüfung, inwieweit die oben genannten Haltestellen über eine Aufwärtskompatibilität zur ausreichenden Dimensionierung der Wartefläche verfügen, sollte verfolgt werden.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.
		Die in dem Mobilitätskonzept beschriebene Maßnahme „ÖPNV-1“ bezieht sich grundsätzlich auf alle Haltestellen im erweiterten Umfeld des Schulcampus. Die genannten Qualitätsmerkmale dienen der Verbesserung des örtlichen ÖPNV-Angebots mit besonderem Augenmerk auf die Belange von Schülerinnen und Schülern. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Qualitäten obliegt der dafür zuständigen Behörde. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens können diesbezüglich keine verbindlichen Vorgaben gemacht werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Gemäß des geltenden Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen Weimarer Straße und Rostocker Straße beabsichtigt. Die Haltestelle Speierlingstraße wird in absehbarer Zeit neu angelegt, wodurch ein barrierefreier Haltestellenbereich geschaffen wird, bei dem auch eine Umsetzung der Maßnahme ÖPNV-1 denkbar wäre. Die Haltestelle Aukamm ist bereits barrierefrei ausgebaut.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestellenposition, unmittelbar am geplanten Schulcampus im Bereich Speierlingstraße und Renettenring, etwa für Sonderbusse des Schulbetriebs, sollte angestrebt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Empfehlung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Speierlingstr und Renettenring
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Zusätzlich wird angeregt, die unter der Maßnahme RV-7 beschriebenen ausreichende(n), sichere(n) und witterungsgeschützte(n) Radabstellanlagen auch für öffentliche Sharing Angebote (u.a. E-Tretroller und Mietfahräder) vorzusehen. Jedoch müssen die hierfür vorgesehenen Abstellflächen jederzeit auch	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es wird grundsätzlich zugestimmt, dass die zu prüfenden Abstellbereiche von öffentlich nutzbaren Sharing-Angeboten (E-Scooter, Mieträder, ggf. CarSharing) gut sichtbar außerhalb des Schulcampus vorzuhalten sind.

	für Außenstehende zugänglich sein und sollten somit außerhalb des Schulgeländes verortet werden.	Allerdings kann die Verortung dieser Abstellbereiche nicht im Rahmen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens gelöst werden, da sich Anforderungen an Qualität und Umfang erst im Zuge der weiteren Konzepterarbeitung ergeben. Die mögliche Implementierung von Sharingangeboten wird somit Gegenstand nachgelagerter Verfahren.
	Die Sicherstellung von barrierefreien, sicheren und fußgängerfreundlichen Wegen zwischen den Haltestellen und dem Schulstandort sind vor allem im Ausbildungsverkehr besonders wichtig. Im Falle der Rostocker Straße gibt es zwar ab bzw. zu beiden Haltestellenposition sichere Fußwege über die Rostocker Straße und Weimarer Straße bzw. über Am Wolfsfeld und die Weimarer Straße. Da sich die stadtauswärts angefahrne Haltestellenposition etwa 100m von der stadteinwärts angefahrenen Haltestellenposition befindet, ist es denkbar, dass der Feldweg zwischen Schulcampus und Umspannwerk ebenfalls als Zuweg genutzt werden könnte. Aus diesem Grund empfehlen wir über Maßnahmen nachzudenken, welche ein sicheres Queren der Straße Am Wolfsfeld auf Höhe des Umspannwerkes ermöglichen. Des Weiteren ist eine Gefährdung der fußläufigen Schüler zwischen den Haltestellen und dem Schulstandort durch den zu- und abbringenden MIV der Eltern an den K+R Bereichen (Maßnahme MIV-1) in der Rostocker Straße, an der Einmündung Weimarer Straße und in der Speierlingstraße, zu vermeiden. Um frühzeitig auf die verkehrsspezifischen Gegebenheiten möglicher zukünftiger Schulstandorte eingehen zu können, bitten wir darum, künftig schon einbezogen zu werden, bevor die Entscheidung für die genaue Verortung einer Schule, insbesondere des Haupteingangs zum Schulgelände festgelegt wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Umsetzung der Maßnahmen kann nicht über den Bebauungsplan gesteuert werden. Die Information wird entsprechend weitergeleitet.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
21. ESWE Versorgung AG - Zentrale Koordination	Als Eigentümer der Wasserversorgungsanlagen beantworten wir Ihre Anfrage auch im Auftrag der Wasserversorgungsbetriebe (WLW). Der o.g. Vorgang wurde durch die Fachabteilungen geprüft. Es liegen folgende Stellungnahmen vor: sw netz GmbH Netzplanung: Die notwendigen Flächen für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung "Elektrizität" sind in diesem Bebauungsplan berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es liegen keine Informationen zu Stromkabeln innerhalb des festgesetzten Geltungsbereichs vor. Leitungstrassen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans können in diesem Verfahren nicht betrachtet werden.

	Entlang der Grenzen des Planungsgebietes verlaufen Stromkabel von überörtlicher Bedeutung. Diese Kabel sind entsprechend zu schützen.	Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Für die Stromversorgung des Planungsbereiches sind zusätzliche Kabelverlegungen in den Verkehrsflächen sowie die Errichtung einer Transformatorenstation (Netzstation) erforderlich. Darüber hinaus besteht keine weitere Betroffenheit. Ansprechpartner: Herr Paschukos, Tel. 0611 145 3331, oliver.paschukos@sw-netz.de	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	ESWE Versorgungs AG Netzbau und Betrieb Gas, Wasser: Bei allen Planungen sind die Schutzstreifen der unterirdischen Infrastruktur zu berücksichtigen. Ansprechpartner: Herr Lotze, Tel. 0611 780 3257, matthias.lotze@eswe.com Ansonsten bestehen seitens der ESWE Versorgungs AG, der sw netz GmbH und der WLW keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
22. RPDarmstadt	A. Beabsichtigte Planung Mit der Änderung des FNP und der Aufstellung des BBP sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines Schulcampus in Bierstadt-Nord mit 4-zügiger integrierter Gesamtschule, 2-zügiger Grundschule, inkl. 3-Feld-Turnhalle und Außenanlagen geschaffen werden. Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 3,5 ha und liegt am nord-östlichen Ortsrand des Ortsbezirks Bierstadt. Begrenzt wird der Planbereich im Westen durch einen Wirtschaftsweg, der wiederum an das neue Baugebiet Bierstadt-Nord grenzt. Im Norden und Osten grenzen landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen an den Planbereich. Im Süden grenzt der Planbereich an einen Wirtschaftsweg, an welchen sich eine Fläche für den gemeinbedarf, eine öffentliche Grünfläche und ein Gewerbegebiet anschließen.	

	B. Stellungnahme I. Abteilung III Regionalplanung, Bauwesen, Wirtschaft, Verkehr Dezernat III 31.2 - Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, Bauwesen Unter Hinweis auf § 1 Abs. 4 BauGB nehme ich zu der o. g. Bauleitplanung aus der Sicht der Raumordnung wie folgt Stellung: Die vorgesehene Fläche liegt innerhalb eines im Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) ausgewiesenen Vorranggebiet Siedlung, Planung. Zu der vorgelegten Planung bestehen aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	II. Abteilung IV/Wi - Umwelt Wiesbaden 1. Dezernat IV/Wi 41.1 - Grundwasser Es bestehen keine Bedenken. Hinweis: Auf Grund der Lage in der quantitativen Schutzzone B4 des festgesetzten Heilquellenschutzgebietes (WSG-ID: 414-005) sind die Bestimmungen der Schutzgebietsverordnung vom 24. Juli 2016 (StaAnz: 37/2016, S. 973 ff) zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es existiert ein entsprechender Hinweis unter Punkt D 4 „Heilquellenschutzgebiet“ in den textlichen Festsetzungen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	2. Dezernat IV/Wi 41.1 - Bodenschutz a. Nachsorgender Bodenschutz Eine Überprüfung des hessischen Altlastenkatasters (Datenbank ALTIS) ergab keine Datenbankeinträge im Gebiet des BBP, Belastungen oder Verunreinigungen des Bodens sind bisher nicht bekannt. Wenn bei Eingriffen in den Boden organoleptische Verunreinigungen festgestellt werden, ist das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/Wi 41.1 Grundwasser, Bodenschutz, Kreuzberger Ring 17 a+b, 65205 Wiesbaden, zu beteiligen. b. Vorsorgender Bodenschutz: Der erstellte Umweltbericht geht auf die Belange des Bodenschutzes ein. Es wurden offensichtlich die definierten Aufgaben nach §1 BauGB herausgearbeitet sowie die Anlage 1 des BauGB verwendet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange des Bodenschutzes werden unter den Punkten D 7 „Vorsorgender Bodenschutz“ und D 8 „Bodenkundliche Baubegleitung“ der textlichen Festsetzungen behandelt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	3. Dezernat IV/Wi 41.2 - Oberflächengewässer	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Es bestehen keine Bedenken. Das Plangebiet liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet oder einem geschützten Gewässerrandstreifen noch in einem gemeldeten potentiellen Retentionsraum.	
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	4. Dezernat IV/Wi 41.3 - Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz Es bestehen keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	5. Dezernat IV/Wi 42 - Abfallwirtschaft Es bestehen keine Bedenken. Die Empfehlungen in Kapitel 11 "Umwelttechnische Untersuchungen" der "Gutachtlichen Stellungnahme" (Baugrunduntersuchung) des Baugrundinstitut Dr.-Ing. Westhaus GmbH (Stand 17. Juli 2023) sind zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		In Punkt D 7 „Vorsorgender Bodenschutz“ und D 8 „Bodenkundliche Baubegleitung“ der textlichen Festsetzungen werden auf die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes sowie auf die Erforderlichkeit einer bodenkundlichen Baubegleitung hingewiesen. Die mit der Ausführung des Vorhabens betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	6. Dezernat IV/Wi 43.1 - Strahlenschutz, Immissionsschutz Ich weise darauf hin, dass in Ziffer 11.2, Seite 120 f. der Begründung zum BBP unter anderem folgende Aussage enthalten ist (verkürzte Darstellung): <i>„Zum Schutz der dem Plangebiet benachbarten Wohnbebauung, insbesondere des Pflegezentrums "Konrad Arndt", sind bei der Ausführungsplanung aus Sicht des Schallimmissionsschutzes folgende(r) Punkt zu beachten:</i> • <i>Kein nächtlicher Parkierungs- und Andienungsverkehr 22-6 Uhr “</i> In den textlichen Festsetzungen spiegelt sich dieser Sachverhalt nicht wider. Die Auswirkung dessen kann hier nicht genau eingeschätzt werden bzw. bedeutet eine Verlagerung dieser Vorgabe/n in das ggfs. nachgeordnete Baugenehmigungsverfahren. Ansonsten bestehen keine Bedenken gegen den Planentwurf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Aufgrund der feststehenden Nutzung des Grundstücks im Sinne eines Regel-Schulbetriebs mit anschließender öffentlicher Nutzung der Turnhalle, ist von Parkierungs- und Andienungsverkehr zwischen 22 und 6 Uhr nicht auszugehen. Weitere Auflagen können ggf. durch nachgelagerte Verfahrensschritte entstehen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	7. Dezernat IV/Wi 44 - Bergaufsicht	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Als Datengrundlage für die Stellungnahme wurden folgende Quellen herangezogen: Hinsichtlich der Rohstoffsicherung: RPS/RegFNP 2010, Rohstoffsicherungskarte (KRS 25) des HLNUG; Hinsichtlich der aktuell unter Bergaufsicht stehenden Betriebe: vorliegende und genehmigte Betriebspläne; Hinsichtlich des Altbergbaus: bei der Bergaufsicht zu ehemaligen Bergbaubetrieben vorhandene Informationen (v.a. Rissblätter, Berechtsams- und Betriebsakten). Diese liegen jedoch nicht für jeden Betrieb und nicht immer vollständig vor, weshalb die Stellungnahme hinsichtlich des Altbergbaus auf einer unvollständigen Datenbasis beruht. Anhand dieser Datengrundlage wird zum Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Rohstoffsicherung: Durch das Vorhaben sind keine Rohstoffsicherungsflächen betroffen. 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, Sole und Lithium überdeckt. Der Bergaufsicht sind jedoch keine das Vorhaben beeinträchtigenden Aufsuchungsaktivitäten bekannt. Gefährdungspotential aus früheren bergbaulichen Tätigkeiten: Im Plangebiet ist meinen Unterlagen zufolge bisher kein Bergbau umgegangen. Dem Vorhaben stehen seitens der Bergaufsicht erneut keine Sachverhalte entgegen.	
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	III. Abteilung V - Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz Dezernat V 53.1 - Naturschutz (Planungen und Verfahren) Es bestehen keine Bedenken. Die Planung liegt außerhalb von Natur- und Landschaftsschutzgebieten. Ein Natura 2000-Gebiet oder gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 25 HeNatG gesetzlich geschützte Biotope sind von der Planung ebenfalls nicht betroffen. Für die Beeinträchtigung von 4 Revieren der Feldlerche wurden die erforderlichen CEF-Maßnahmen in die Festsetzungen des BBP aufgenommen. Ich weise nochmals darauf hin, dass diese Maßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn funktionsfähig hergestellt sein müssen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Bezüglich der weiteren zu vertretenden naturschutzfachlichen Belangen verweise ich auf die Stellungnahme der zuständigen unteren Naturschutzbehörde bei der Landeshauptstadt Wiesbaden.	Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	C. Hinweise Da wir seit geraumer Zeit eine elektronische Akte führen, bitte ich Sie bei genehmigungsbedürftigen Planungen um Vorlage der vollständigen und prüffähigen Verfahrensunterlagen in digitaler Form. Bitte senden Sie die Unterlagen an unsere Funktionspostfach bauleitplanung-toeb@rpda.hessen.de. Hinweise, wie diese Unterlagen digital aufzubereiten sind, finden Sie auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt unter folgendem Link: Höhere Verwaltungsbehörde@rp-darmstadt.hessen.de. Eine verfahrensrechtliche Prüfung ist nicht erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
23. RPDA Kampfmittelräumdienst	Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 21.01.2025, teile ich Ihnen mit, dass unsere Stellungnahme vom 10.06.2024, Az.: I 18 KMRD - 6 b 06/05 - Wi3676-2024, unverändert und aktuell bestehen bleibt. Eine weitere Stellungnahme ist daher aus Sicht des KMRD nicht erforderlich. Anhänge: 2024-06-10 STN RPDA Kampfmittelräumdienst zu 4 (1) (207285_2024-06-10_stn_rpda_kampfmittelraeumdienst_zu_4__1_.pdf)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die im Gutachten „Magnetometerprospektion Neubauprojekt IGS + IGB Bierstadt Nord“ der PD Bohr- und Sondiergesellschaft mbH, Stand 24.08.2023 aufgeführten Sondierungsergebnisse lassen das Vorhandensein von Kampfmitteln im Vorhabengebiet nicht völlig ausschließen. In die textlichen Festsetzungen ist unter Punkt 2 „Kampfmittel“ ein entsprechender Hinweis formuliert. Die Hinweise werden an die Ausführungsplanung weitergegeben.
	Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 10.06.2024: <i>Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich das in Ihrem Lageplan näher bezeichnete Gelände in einem Bombenabwurfgebiet befindet.</i> <i>Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden.</i>	Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung: <i>Die im Gutachten „Magnetometerprospektion Neubauprojekt IGS + IGB Bierstadt Nord“ der PD Bohr- und Sondiergesellschaft mbH, Stand 24.08.2023 aufgeführten Sondierungsergebnisse lassen das Vorhandensein von Kampfmitteln im Vorhabengebiet nicht völlig ausschließen.</i> <i>In die textlichen Festsetzungen ist ein entsprechender Hinweis formuliert.</i> <i>Die Hinweise werden an die Ausführungsplanung weitergegeben.</i>

	<i>In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern durchgeführt wurden sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.</i> <i>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.</i> <i>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. Es ist dann notwendig, einen evtl. vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden. Zu Ihrer eigenen Sicherheit sollten Sie sich bescheinigen lassen, dass die Kampfmittelräumarbeiten 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.</i> <i>Wir bitten nach Abschluss der Kampfmittelräumarbeiten um Übersendung mittels E-Mail der Freigabedokumentation und entsprechenden Lageplänen in digitaler Form, gern im ESRI Shape (*.shp) bzw. im Cad Format (*.dxf, *.dwg). Wir bitten um Verwendung der geodätischen Bezugssysteme im ETRS 1989 mit UTM Zone 32N (EPSG: 25832, EPSG 4647), Gauß-Krüger-Zone 3 (EPSG: 31467).</i> <i>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. Bei der Angebotseinholung oder der Beauftragung einer Fachfirma bitte ich immer das v. g. Aktenzeichen anzugeben und eine Kopie dieser Stellungnahme beizufügen. Als Anlage übersende ich Ihnen die Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung im Lande Hessen.</i>	<i>Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.</i>
--	---	---

	<i>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. Eine Kopie des Auftrages bitte ich mir zur Kenntnisnahme zuzusenden. Den Abtransport - ggf. auch die Entschärfung - und die Vernichtung der gefundenen Kampfmittel wird das Land Hessen -Kampfmittelräumdienst- weiterhin auf eigene Kosten übernehmen.</i>	
24. Feuerwehr Wiesbaden (zur frühzeitigen Beteiligung nachgereicht)	Anmerkungen und Einwendungen: Fachliche Stellungnahme der Fachabteilungen (abwägungsfreie Sachverhalte) <i>Beitrag 3702: -</i> <i>Beitrag 3703 zu den von der Feuerwehr Wiesbaden zu vertretenden Belangen des Vorbeugenden Brandschutzes:</i> Bei der Aufstellung jedes Bauleitplanes sind insbesondere zu berücksichtigen: 1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,“ Aus §1 (6) 1. BauGB ergibt sich die notwendige Einhaltung der allgemeinen Schutzziele gemäß dem § 3 der HBO. Um diese auch in einem Brandfall zu gewährleisten, ist die Erfüllung der Schutzziele des VB aus § 14 (1) HBO erforderlich, daraus folgend sind die Belange der Feuerwehr in der Bauleitplanung zu würdigen, um die wirksame Erfüllung der Schutzziele durch den abwehrenden Brandschutz erst zu ermöglichen. Rechtsgrundlagen: BauGB und BauNVO, HBO und HBKG in der jeweils gültigen Fassung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Allgemeine Feststellung zu den Belangen der Feuerwehr.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Um im vorliegenden Bebauungsplanverfahren diese Belange zu wahren und zu würdigen, sind aus Sicht der Feuerwehr insbesondere diese Maßnahmen erforderlich und geeignet:	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Löschwasserversorgung (Grundschutz) nach § 3 (6) HBKG als Pflichtaufgabe der Gemeinde: • Löschwassermenge 96 m³/h über den Zeitraum von 2 Stunden mit einem Mindestfließdruck von 1,5 bar bereitstellen • Unerschöpfliche Bereitstellung durch öffentliche Netze (Hydrantennetz als Bestandteil des Trinkwasserversorgungsnetzes) • Abstand der Entnahmestellen maximal 150 m Lauflinie untereinander, Hydranten sind so anzuordnen, dass die Entnahme von Wasser unverzüglich, ungehindert und leicht möglich ist, insbesondere ist dies bei der Anordnung von Parkflächen im Bereich von Unterflurhydranten zu beachten.	Die Belange der Feuerwehr werden Gegenstand der nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsebenen. Es existiert unter Punkt D 5 der textlichen Festsetzungen „Belange des Brandschutzes und Löschwasserversorgung“ ein der Stellungnahme entsprechender Hinweis. Aufgrund des Gebäudetyps wird die Feuerwehr im Baugenehmigungsverfahren erneut beteiligt.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Einhalten der erforderlichen Abstandsflächen, um eine Ausbreitung von Bränden über mehrere Gebäude hinweg auszuschließen. • Auch die Nutzung klimagerechter Bauarten und nachhaltiger Baustoffe darf nicht zu einer nicht beherrschbaren Ausbreitung beitragen. • Insbesondere bei Planung von brennbaren Außenwandbekleidungen und Fassadenbegrünungen ist frühzeitiges Einvernehmen mit der Brandschutzdienststelle bezüglich der Möglichkeit wirksamer Löscharbeiten durch die Feuerwehr herzustellen. (Abschnitt 6.3 des Anhangs HE15 zur H-VV TB)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Maßgaben sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Die mit der Ausführungsplanung beauftragten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.
	Erreichbarkeit/Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen • Keine die dringliche Anfahrt verzögernden Hindernisse vorsehen, es ist planerisch zu ermöglichen die gesetzliche Hilfsfrist einzuhalten (§§ 3 (2) HBKG, 15 (2) + (4) HRDG) • Mindesttragfähigkeit aller Straßen und Flächen, die im Einsatzfall befahren werden müssen, von 16 t bei 10 t Achslast sicherstellen (DIN 14090) • Straßenbreite bei Gebäuden mit Brüstungshöhen > 8m mit mindestens 5,50 m für volle Abstützbreite vorsehen (DIN 14090) • Erreichbarkeit aller Grundstücke mit öffentlichen Straßen, die durch Großfahrzeuge ohne Einschränkungen befahren werden können, sicherstellen (§ 4 HBO) • Der Anhang HE1 zur H-VV TB (Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr) muss auf den Grundstücken zur Bemessung der Zufahrten und Aufstellflächen angewendet werden können. Dafür müssen die einzelnen Grundstücke für die Feuerwehr mit Großfahrzeugen erreichbar sein. • Die Gefahrenabwehrverordnung der Landeshauptstadt Wiesbaden über die Erteilung von Haus- und Grundstücksnummern und die Beschaffung, Anbringung und Instandhaltung von Hausnummernschildern ist zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		In der Konzeption der Freianlagen und der Erschließungsflächen wurden die Belange der Erreichbarkeit und Befahrbarkeit des Grundstücks mit Großfahrzeugen berücksichtigt. Die Feuerwehr wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens erneut beteiligt werden. In diesem Zuge werden die vorgesehenen Rettungswege und Zufahrten dargelegt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	Sicherstellung des zweiten Rettungsweges, wenn dieser RW nicht baulich gesichert wird Notwendige Zufahrten und Flächen nach §§ 5, 36 (1) HBO vorsehen • Wenn Bewuchs vorhanden ist, muss dieser passend zu den Aufstellflächen in Relation zu den vorgesehenen anleiterbaren Stellen der Nutzungseinheiten ausgelegt werden (keine geschlossene Baumreihe vor Gebäudefronten) Wir empfehlen die in der Anlage beigefügten Fachinformationen des FA VB/G der AGBF Bund zu beachten und den Planenden zur Würdigung der Belange der Feuerwehr zugänglich zu machen.	
	<i>Beitrag 3705: -</i> <i>Beitrag 3706 zu den von der Feuerwehr Wiesbaden zu vertretenden Belangen des Bevölkerungsschutzes:</i> 1. Trinkwasser: Seitens des Fachplaners ist <u>keine</u> zusätzliche Fläche für einen Trinkwassernotbrunnen vorzusehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	2. Löschwassernotversorgung: Aufgrund von Härungsmaßnahmen gegen Ausfall des Trinkwassernetzes durch den örtlichen Wasserversorger, ist regelhaft die Aufrechterhaltung der Löschwasserversorgung zu unterstellen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es existiert unter Punkt D 5 der textlichen Festsetzungen „Belange des Brandschutzes und Löschwasserversorgung“ ein der Stellungnahme entsprechender Hinweis. Alle weiteren Belange der Löschwasserversorgung sind Gegenstand der nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsebenen. Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	3. Warnung der Bevölkerung/Sirenenwesen: Seitens des Fachplaners ist ein zusätzlicher Sirenenstandort auf dem Schulgebäude vorzusehen.	Die Umsetzung von Sirenenanlagen werden Teil der nachgelagerten Genehmigungsverfahren. Die Feuerwehr wird aufgrund der Gebäudeklasse in diesem Schritt erneut beteiligt.
		Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	1. Betreuungsplatz 50: Seitens des Fachplaners sind auf Grundlage des Sonderschutzplan Betreuungsdienst des HMdI, die dort vorgesehenen Flächen zur Einrichtung/Betrieb eines Betreuungsplatz 50 mit vorzusehen (siehe beigefügter Anlage: „SP AB 6 Plan 1 Betreuungsdienst 2018.07.01).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange des Katastrophenschutzes werden Teil der nachgelagerten Genehmigungsverfahren. Die Feuerwehr wird aufgrund der Gebäudeklasse in diesem Schritt erneut beteiligt.
		Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.	
2. Ernährungsnotfallvorsorge: Seitens des Fachplaners ist keine zusätzliche Fläche für die Einrichtung einer Verteilstelle vorzusehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.	
25. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 3703 - Feuerwehr (Abteilung Vorbeugender Brandschutz)	Anmerkungen und Einwendungen: Fachliche Stellungnahme der Fachabteilungen (abwägungsfreie Sachverhalte)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Beitrag 3702: Aus Sicht der Wachbezirke, der Einsatzplanung und des Rettungsdienstes sind keine Belange zur Planung mitzuteilen.	Keine Einwände
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Beitrag 3703 zu den von der Feuerwehr Wiesbaden zu vertretenden Belangen des Vorbeugenden Brandschutzes: Bei der Aufstellung jedes Bauleitplanes sind insbesondere zu berücksichtigen:	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung, Aus §1 (6) 1. BauGB ergibt sich die notwendige Einhaltung der allgemeinen Schutzziele gemäß dem § 3 der HBO. Um diese auch in einem Brandfall zu gewährleisten, ist die Erfüllung der Schutzziele des VB aus § 14 (1) HBO erforderlich, daraus folgend sind die Belange der Feuerwehr in der Bauleitplanung zu würdigen, um die wirksame Erfüllung der Schutzziele durch den abwehrenden Brandschutz erst zu ermöglichen. Rechtsgrundlagen: BauGB und BauNVO, HBO und HBKG in der jeweils gültigen Fassung	Allgemeine Feststellung zu den Belangen der Feuerwehr.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Um im vorliegenden Bebauungsplanverfahren diese Belange zu wahren und zu würdigen, sind aus Sicht der Feuerwehr insbesondere diese Maßnahmen erforderlich und geeignet: Löschwasserversorgung (Grundschutz) nach § 3 (6) HBKG als Pflichtaufgabe der Gemeinde: - Löschwassermenge 96 m³/h über den Zeitraum von 2 Stunden mit einem Mindestfließdruck von 1,5 bar bereitstellen - Abstand der Entnahmestellen maximal 150 m Lauflinie untereinander, Hydranten sind so anzuordnen, dass die Entnahme von Wasser unverzüglich, ungehindert und leicht möglich ist, insbesondere ist dies bei der Anordnung von Parkflächen im Bereich von Unterflurhydranten zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Belange der Feuerwehr werden Gegenstand der nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsebenen. Es existiert unter Punkt D 5 der textlichen Festsetzungen „Belange des Brandschutzes und Löschwasserversorgung“ ein der Stellungnahme entsprechender Hinweis. Aufgrund des Gebäudetyps wird die Feuerwehr im Baugenehmigungsverfahren erneut beteiligt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	In den textlichen Festsetzungen zum Entwurf des Bebauungsplans Schulcampus Bierstadt-Nord, Kapitel D Hinweise, Punkt 5, Seite 10 ist aus Sicht der Feuerwehr Wiesbaden zu den bereits genannten Sachverhalten zu ergänzen: - Unerschöpfliche Bereitstellung durch öffentliche Netze (Hydrantennetz als Bestandteil des Trinkwasserversorgungsnetzes)	Der Anregung wird gefolgt.
		Die Belange der Feuerwehr werden Gegenstand der nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsebenen. Es existiert unter Punkt D 5 der textlichen Festsetzungen „Belange des Brandschutzes und Löschwasserversorgung“ ein der Stellungnahme entsprechender Hinweis. Aufgrund des Gebäudetyps wird die Feuerwehr im Baugenehmigungsverfahren erneut beteiligt.

		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Einhalten der erforderlichen Abstandsflächen, um eine Ausbreitung von Bränden über mehrere Gebäude hinweg auszuschließen. - Auch die Nutzung klimagerechter Bauarten und nachhaltiger Baustoffe darf nicht zu einer nicht beherrschbaren Ausbreitung beitragen. - Insbesondere bei Planung von brennbaren Außenwandbekleidungen und Fassadenbegrünungen ist frühzeitiges Einvernehmen mit der Brandschutzdienststelle bezüglich der Möglichkeit wirksamer Löscharbeiten durch die Feuerwehr herzustellen. (Abschnitt 6.3 des Anhangs HE15 zur H-VV TB) Erreichbarkeit/Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen - Keine die dringliche Anfahrt verzögernden Hindernisse vorsehen, es ist planerisch zu ermöglichen die gesetzliche Hilfsfrist einzuhalten (§§ 3 (2) HBKG, 15 (2) + (4) HRDG)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		In der Konzeption der Freianlagen und der Erschließungsflächen wurden die Belange der Erreichbarkeit und Befahrbarkeit des Grundstücks mit Großfahrzeugen berücksichtigt. Die Feuerwehr wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens erneut beteiligt werden. In diesem Zuge werden die vorgesehenen Rettungswege und Zufahrten dargelegt.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	In den textlichen Festsetzungen zum Entwurf des Bebauungsplans Schulcampus Bierstadt-Nord, Kapitel D Hinweise, Punkt 5, Seite 10 ist aus Sicht der Feuerwehr Wiesbaden zu den bereits genannten Sachverhalten zu ergänzen: - Mindesttragfähigkeit aller Straßen und Flächen, die im Einsatzfall befahren werden müssen, von 16 t bei 10 t Achslast sicherstellen (Abschnitt 1 Anhang HE 1 zur H-VV-TB - Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr) - Aufgrund der besonderen Art und Nutzung Schule sind die Rettungswege baulich zu sichern. (§§ 2 (9) Pkt. 12 i.V.m. 36 (3) Satz 2 HBO) - Erreichbarkeit aller Grundstücke mit öffentlichen Straßen, die durch Großfahrzeuge ohne Einschränkungen befahren werden können, sicherstellen (§ 4 HBO) - Die Gefahrenabwehrverordnung der Landeshauptstadt Wiesbaden über die Erteilung von Haus- und Grundstücksnummern und die Beschaffung, Anbringung und Instandhaltung von Hausnummernschildern ist zu beachten.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.
		Die Hinweise werden entsprechend der Maßgaben zur Mindesttragfähigkeit aller im Einsatzfall zu befahrenden Flächen ergänzt. Alle weiteren Maßgaben sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
		Anpassung der Textlichen Festsetzungen.
	Fassadenbegrünung In den textlichen Festsetzungen zum Entwurf des Bebauungsplans Schulcampus Bierstadt-Nord, Kapitel A Planungsrechtliche Festsetzungen, Nr. 8.4, Seite 5 ist aus Sicht der Feuerwehr Wiesbaden zu den bereits genannten Sachverhalten zu ergänzen:	Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Die Maßgaben sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Die mit der Ausführungsplanung beauftragten Akteure werden entsprechend informiert.

	- Bei Beplanung von brennbaren Außenwandbekleidungen, z.B. aus Holz sowie bei Fassadenbegrünungen ist frühzeitiges Einvernehmen mit der Brand-schutzdienststelle bezüglich der Möglichkeit wirksamer Löscharbeiten durch die Feuerwehr herzustellen. (Abschnitt 6.3 des Anhangs HE15 zur H-VV TB)	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Nutzung solarer Strahlungsenergie, insbesondere durch Photovoltaik (Solar-festsetzung) In den textlichen Festsetzungen zum Entwurf des Bebauungsplans Schulcam-pus Bierstadt-Nord, Kapitel A Planungsrechtliche Festsetzungen, Nr. 10, Seite 6 ist aus Sicht der Feuerwehr Wiesbaden zu den bereits genannten Sachver-halten zu ergänzen: - Es sind zur Durchführung eines sicheren Löscheinsatzes bei Photovoltaik-modulen Abschalteinrichtungen erforderlich. Diese sind planerisch vorzuse-hen. Alle Details zur Ausführung der Abschalteinrichtungen sind im Einverneh-men mit Sachgebiet 370330 des Vorbeugenden Brandschutzes der Feuer-wehr Wiesbaden abzustimmen (Kontaktaufnahme per E-Mail an vorbeugen-der-brandschutz@wiesbaden.de). Wir empfehlen die in der Anlage beigefügten Fachinformationen des FA VB/G der AGBF Bund zu beachten und den Planenden zur Würdigung der Belange der Feuerwehr zugänglich zu machen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Die Maßgaben sind Bestandteil des nachgelagerten Baue-nehmigungsverfahrens. Die mit der Ausführungsplanung be-trauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Beitrag 3705: - Beitrag 3706 zu den von der Feuerwehr Wiesbaden zu vertretenden Belangen des Bevölkerungsschutzes: 1. Trinkwasser: Seitens des Fachplaners ist keine zusätzliche Fläche für einen Trinkwassernotbrunnen vorzusehen. 2. Löschwassernotversorgung: Aufgrund von Härtingsmaßnahmen gegen Ausfall des Trinkwassernetzes durch den örtlichen Wasserversorger, ist regel-haft die Aufrechterhaltung der Löschwasserversorgung zu unterstellen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Es existiert unter Punkt D 5 der textlichen Festsetzungen „Be-lange des Brandschutzes und Löschwasserversorgung ein der Stellungnahme entsprechender Hinweis.
		Alle weiteren Belange der Löschwasserversorgung sind Ge-genstand der nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	3. Warnung der Bevölkerung/Sirenenwesen: Seitens des Fachplaners ist ein zusätzlicher Sirenenstandort auf dem Schulgebäude vorzusehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Umsetzung von Sirenenanlagen wird Teil der nachgelagerten Genehmigungsverfahren. Die Feuerwehr wird aufgrund der Gebäudeklasse in diesem Schritt erneut beteiligt.
		Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
	4. Betreuungsplatz 50: Seitens des Fachplaners sind auf Grundlage des Sonderschutzplan Betreuungsdienst des HMdI, die dort vorgesehenen Flächen zur Einrichtung/Betrieb eines Betreuungsplatz 50 mit vorzusehen (siehe beigefügter Anlage: SP AB 6 Plan 1 Betreuungsdienst 2018.07.01).	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Die Maßgaben sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Die mit der Ausführungsplanung betrauten Akteure werden entsprechend informiert.
	5. Ernährungsnotfallvorsorge: Seitens des Fachplaners ist keine zusätzliche Fläche für die Einrichtung einer Verteilstelle vorzusehen Anlagen Fachempfehlungen und Informationen der AGBF Bund in der aktuellen Fassung: - "2022-01 Mobilitätswende" - "2023-02 Wirksame Löscharbeiten an Holzfassaden" - "2020-03 Fachempfehlung Fassadenbegrünung" - "2018-04 Fachempfehlung Löschwasserversorgung aus Hydranten auf öffentlichen Verkehrsflächen" - "2012-03 Flächen für die Feuerwehr (Aktualisierung 2021)" Sonderschutzplan des HMdI SP AB 6 Plan 1 Betreuungsdienst 2018.07.01 Anhänge: 2025-02-20 Interner Brief - SN 3703-UZ (s_1740075092_2025-02-20_interner_brief_-_sn_3703-uz.pdf) AGBF-Fachempfehlung Fassadenbegrünung_2020-03 (s_1740075092_agbfbfachempfehlung_fassadenbegrünung_2020-03.pdf) AGBF-Fachempfehlung Flächen_Feuerwehr_Aktualisierung_2021 (s_1740075092_agbfbfachempfehlung_flaechen_feuerwehr_aktualisierung_2021.pdf)	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.

	AGBF-Fachempfehlung Loeschmassnahmen_Holzfassaden_V2_2023_03 (s_1740075092_agbffachempfehlung_loeschmassnahmen_holzfassaden_v2_2023_03.pdf) AGBF-Fachempfehlung Loeschwasserversorgung_2018_04 (s_1740075092_agbffachempfehlung_loeschwasserversorgung_2018_04.pdf) AGBF-Fachempfehlung Mobilitaetswende_2022_01 (s_1740075092_agbffachempfehlung_mobilitaetswende_2022_01.pdf) Sonderschutzplan HMDI AB 6 Plan 1 Betreuungsdienst Stand 2018.07.01 (s_1740075092_sonderschutzplan_hmdi_ab_6_plan_1_betreuungsdienst_stand_2018.07.01.pdf).	
27. Landeshauptstadt Wiesbaden: Amt 66 - Tiefbau- und Vermessungsamt	Punkt 5.2 öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fuß- und Radweg FR1 der Textlichen Festsetzungen legt fest, dass: Die Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung Fuß- und Radweg FR1 darf temporär durch Fahrzeuge der Anlieger und Versorgungsträger mitgenutzt werden. Diese sind hierfür neu zu planen und baulich Herzustellen. Die anfallenden Kosten sind vom Bauherrn der Maßnahme zu tragen, da er ausschließlicher Veranlasser ist. Da der Bauherr nicht bereit ist seine Aufgaben wahrzunehmen ist das Schulgrundstück verkehrlich nicht erschlossen. Dem Bebauungsplan wird nicht zugestimmt. Siehe Vorlage Nr. 25-V-40-0005 Beschlusspunkte 10.1 und 10.2. Rechtsgrundlage (bitte detailliert angeben): § 21 Hessisches Straßengesetz 1. Möglichkeit der Überwindung (z. B. Ausnahmen und Befreiungen) Der Fuß- und Radweg FR1 ist dem Schulgrundstück mit öffentlichen Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht zuzuschlagen, um die dauerhafte Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr zu sichern. Es bestehen zwei Optionen: 1. Der Wirtschaftsweg FR 1 wird dem Schulgrundstück zugeschlagen und nicht mehr als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Erschließung des Plangebiets ist durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 03.07.2025 gesichert. Die Erschließung und Kostenübernahme des Schulcampus wurde im Beschluss Nr. 0215 gem. Sitzungsvorlage Nr. 25-V-40-0005 wie folgt behandelt: 1. <i>Es wird zur Kenntnis genommen, dass (...)</i> 1.27 <i>ein umfassendes Verkehrskonzept im Rahmen der Bauleitplanung erstellt und dieses in einem öffentlichen Termin am 12. September 2023 im Ortsbeirat Bierstadt präsentiert wurde. Der Wirtschaftsweg westlich der neuen Schule soll als öffentlicher Fuß - und Radweg von Dezernat V / 66 hergerichtet werden und dient der Erschließung der Schule. Die von der WiBau geschätzten Kosten liegen brutto bei 279.787 Euro (247.579 € für die Wegerstellung und 32.208 € die Beleuchtung) zzgl. Nebenkosten.</i> <i>Weiterhin sollen vom Dezernat V / 66 zur optimalen Erschließung mit kurzen Wegen für zu Fußgehende und radfahrende Schülerinnen und Schüler, aufbauend auf dem Verkehrsgutachten des ZIV und der Beschlüsse des Ortsbeirats, vier Maßnahmen realisiert werden (...): Zur Anbindung aus Richtung Kloppenheim wird der bestehende Wirtschaftsweg asphaltiert und somit für den Radverkehr zu allen Jahreszeiten nutzbar gemacht.</i>

	festgesetzt. Die Fläche wird mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Öffentlichkeit belastet. Der Bebauungsplan ist zu ändern und erneut offenzulegen. 2. Der Wirtschaftsweg FR 1 wird dem Schulgrundstück zugeschlagen. Die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung bleibt bestehen. Es wird eine schriftliche Vereinbarung zwischen den beiden Dezernaten (Dezernat III Hr. Dr. Schmehl und Dezernat V H. Kowol) getroffen, welche einmalig die Kosten für die Herstellung und dauerhaft die Kosten für die Unterhaltung und die Verkehrssicherungspflicht des Fuß- und Radwegs FR 1 zulasten des Schulamts verbindlich festlegt. Dies bedeutet, es wird eindeutig festgesetzt, dass die Kostenübernahme entgegen des Magistratsbeschlusses Vorlage Nr. 25-V-40-0005 durch das Schulamt (Amt 40) erfolgt. Eine erneute Offenlage und der damit verbundene Zeitverlust entfallen.	Hieraus ergingen die folgenden Beschlüsse: 10.1. <i>Die für die zukünftige Erschließung von Westen und die Sicherheit des Schulweges [...] anfallenden Straßen- und Tiefbauleistungen in Höhe von 279.788 € zzgl. Nebenkosten sind genehmigt und durch das Tiefbau- und Vermessungsamt zu ermitteln und zum Haushalt 2028 anzumelden.</i> 10.2. <i>Die weiteren Maßnahmen für die öffentliche Wegeführung unter Punkt 1.27 sind genehmigt und durch Amt 66 für den Haushalt 2027 anzumelden. Die Kosten über die Aufnahme entscheidet die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung.</i> Aus dem Beschluss der STVV geht die Zuständigkeit des Tiefbau- und Vermessungsamts für die Erschließung des Schulcampus eindeutig hervor. Die festgesetzten Verkehrsflächen besondere Zweckbestimmung verbleiben somit weiterhin als öffentliche Verkehrsflächen und werden nicht dem Grundstück des Schulcampus zuzuschlagen.
	2. Fachliche Stellungnahme (abwägungsfreie Sachverhalte) a) Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den o. g. Plan betreffen können, mit Angabe des Sachstands: Keine	Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	b) sonstige fachliche Informationen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o. g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Errichtung und Bewirtschaftung des Fuß- und Radwegs FR1 obliegt gemäß Sitzungsvorlage 25-V-40-0005, Beschluss Nr. 0215, dem Tiefbau- und Vermessungsamt. Die Bauherrschaft ist somit nicht für die Verhinderung einer unbefugten Befahrung der Verkehrsflächen zuständig.

	1. Der Bauherr ist zu verpflichten dauerhaft die Befahrung des FR1 durch Unbefugte zu verhindern, da ansonsten eine erhöhte Gefährdung der nichtmotorisierten Nutzer der Fläche nicht auszuschließen ist. Punkt 5.3 Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fuß- und Radweg FR1 der Begründung zum Vorentwurf des Bebauungsplans Schulcampus Bierstadt-Nord im Ortsbezirk Bierstadt ist entsprechen zu ergänzen.	Die Maßgabe kann des Weiteren auch nicht über den Bebauungsplan gesteuert werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Aus dem Verkehrsgutachten IGS Bierstadt und den Mobilitätskonzept (Anlagen zum Verfahren) ergeben sich Handlungsempfehlungen und Aufgaben für die künftige Schulleitung/das Schulamt. Ein möglicher Umbau des Knotenpunktes Am Wolfsfeld/Leipziger Straße ist nicht dem Vorhaben zuzuordnen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.
		Die Schulleitung/Schulamt ist dem Vorschlag für ein verkehrsmittelübergreifendes, integriertes Schulmobilitätskonzept nachgekommen (siehe Mobilitätskonzept Schulcampus Bierstadt-Nord, ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Stand 21.07.2023). Die beschriebenen Maßnahmen werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen städtischen Ämtern umgesetzt. Erschließungsmaßnahmen, die auf öffentlichen Verkehrsflächen erfolgen sollen, obliegen gemäß Sitzungsvorlage 25-V-40-0005, Beschluss Nr. 0215, der STVV vom 03.07.2025 vorrangig dem Tiefbau- und Vermessungsamt. Ein möglicher Umbau des Knotenpunktes Am Wolfsfeld/Leipziger Straße ist gemäß Verkehrsgutachten eine Empfehlung, die im weiteren Projektvorschritt zu evaluieren ist.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	Die empfohlenen straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen (Kiss & Ride) sind nach Aufnahme des Schulbetriebes mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Tiefbau- und Vermessungsamt abzustimmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Mit Inbetriebnahme des neuen Schulcampus wird durch die Schulleitung mit der Unterstützung verschiedener Akteure wie der Schulaufsichtsbehörde, dem Schulträger, den Schulen, der Elternvertretung, der Polizei o.ä. ein Schulwegeplan erarbeitet, welcher sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Schulcampus und den Wohnorten ausweisen wird. In diesem Zuge werden auch verschiedene Maßnahmen des Mobilitätskonzepts in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Tiefbau- und Vermessungsamt erarbeitet werden.

		Da die Maßnahmen nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen, können sie nicht über das Verfahren gesteuert werden.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.
	2. Laut Verkehrsgutachten soll der KP Leipziger Straße/Am Wolfsfeld in einen vollsignalisierten Knotenpunkt umgebaut werden. Weiterhin sind die zusätzlichen Belastungen für die Knotenpunkte LSA 1270 Bierstadter Höhe, LSA 1277 Leipziger Straße und LSA 1276 Sperlingstraße wie im Verkehrsgutachten prinzipiell vorgesehen im weiteren Planungsablauf zu quantifizieren und ggf. Anpassungen an den betreffenden LSA vorzusehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Ein möglicher Umbau des Knotenpunktes Am Wolfsfeld/Leipziger Straße ist gemäß Verkehrsgutachten eine Empfehlung, die im weiteren Projektvorschritt zu evaluieren ist.
		Keine Auswirkung auf den Bebauungsplan.