März 2014

Rahmenplan Hainweg

Städtebaulicher Rahmenplan für das Wohngebiet Hainweg in Wiesbaden-Nordenstadt

Landeshauptstadt Wiesbaden

Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

planquadrat Elfers Geskes Krämer Part G.
Bierbaum.Aichele Landschaftsarchitekten

Auftraggeber

Projektbearbeitung

Michael Frank
Michaela Maack

Stadtentwicklungsgesellschaft
Wiesbaden mbH

Konrad-Adenauer-Ring 11
65187 Wiesbaden

Auftragnehmer

Projektbearbeitung

Claudia Becker
Matthias Wöber

planquadrat
Elfers Geskes Krämer Part G
Architekten und Stadtplaner

Platz der deutschen Einheit 21
64293 Darmstadt

Klaus Aichele
Burkhard Elfers

BIERBAUM.AICHELE
Landschaftsarchitekten

Untere-Zahlbacher-Straße 21
55131 Mainz

Landeshauptstadt Wiesbaden

Projektbearbeitung

Simon Valerius
(Abteilung Städtebau)

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden

vertreten durch das Stadtplanungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung und Zielsetzung 6

1.1 Planungsanlass 6
1.2 Aufgabenstellung und Vorgehensweise 7
1.3 Projekthistorie 7
1.4 Abgrenzung des Planungsgebiets 7

2. Rahmenbedingungen 8

2.1 Bestehende Planungen 8
2.1.1 Regionalplan Südhessen 8
2.1.2 Flächennutzungsplan 10
2.1.3 Landschaftsplan 12
2.1.4 Regionalpark Wiesbaden 12
2.1.5 Angrenzende Bebauungspläne 13
2.1.6 Gebietsbrief 14

2.2 Charakteristika des Plangebiets 15
2.2.1 Lage und Größe (Topographie) 15
2.2.2 Verkehr & Anbindung 16
2.2.3 Nutzungs- und Strukturbereiche 18
2.2.4 Klima und Ökologie 20

3. Wettbewerb 23

3.1 Wettbewerbsverfahren 23
3.1.1 Wettbewerbsergebnis 23
3.1.2 Ergebnis Überarbeitung 23

3.2 Städtebau 24
3.2.1 Städtebauliches Konzept 24
3.2.2 Flexible Baufeldbelegung 25
3.2.3 Städtebauliche Kennwerte 25

3.3 Freiraum und Ökologie 25
3.3.1 Freiflächenkonzept 25
3.3.2 Energiekonzept 26
3.3.3 Entwässerungskonzept 26
3.3.4 Schallschutz 26

4. Städtebaulicher Rahmenplan 27

4.1 Städtebau 27
4.1.1 Entwicklung Städtebau 27
4.1.2 Strategische Ausrichtung 28
4.1.3 Städtebauliche Struktur 28
4.1.4 Nutzungen 29
4.1.5 Bauliche Dichte 29

4.2 Natur und Landschaft 31
4.2.1 Entwicklung Umwelt 31
4.2.2 Freiflächenkonzept im Planungsgebiet 32
4.2.3 Landschaftsbild 33
4.2.4 Flora und Fauna 33
4.2.5 Klima 34
4.2.6 Ausgleichsmaßnahmen 34
4.2.7 Lärmimmissionen 35
4.2.8 Boden 38
4.2.8.1 Altlasten 38
4.2.8.2 Kampfmittel 39
4.2.8.3 Bodengutachten 39
4.2.9 Konflikte 39

4.3 Verkehr 41
4.3.1 Entwicklung Verkehr 41
4.3.2 Verkehrsprognose & zukünftiges Straßennetz 41
4.3.3 Äußere Anbindung 43
4.3.4 Innere Erschließung 46
4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 47
4.3.6 Fuß- und Radwege 47
4.3.7 Private Stellplätze und Öffentliche Parkplätze 47
4.3.8 Nebenanlagen 47

4.4 Technische Erschließung 48
4.4.1 Entwicklung Technische Erschließung 48
4.4.2 Entwässerung 48
4.4.2.1 Schmutzwasser 48
4.4.2.2 Regenwasser 48
4.4.2.3 Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen im privaten Bereich 49
4.4.2.4 Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen im öffentlichen Bereich 49
4.4.3 Wärmeversorgungskonzept 51
4.4.4 Regenerative Energien und Energieeffizienz 52

4.5 Soziale Infrastruktur 52
4.5.1 Entwicklung Soziale Infrastruktur 52
4.5.2 Kindertagesstätten (Kitas) 53
4.5.3 Jugendzentrum (JUZ) 53
4.5.4 Pflegeeinrichtungen und seniorengerechtes Wohnen 53
4.5.5 Spielplätze & Spielpunkte 53
4.5.6 Geförderter Wohnungsbau 54

4.6 Sonstige Themen 55
4.6.1 Auswirkungen auf das Ortsteilzentrum Hessenring 55
4.6.1.1 Grundschulerweiterung 56
4.6.1.2 Einfeldhalle 56
4.6.2 Belange des Brandschutzes bzw. der Löschwasserversorgung 56
4.6.3 Fachgutachten und andere Planungen im Zuge des Bebauungsplanverfahrens 58
4.6.4 Genehmigungen 58
4.6.5 Weitere Vorgehensweisen und planungsrechtliche Erfordernisse 58

4.7 Rahmenplan „Wohngebiet Hainweg“ 59
4.8 Nutzungskonzept „Wohngebiet Hainweg“ 60

Ausschnitt aus dem Luftbild

1 Einführung und Zielsetzung

1.1 Planungsanlass

Der Wohnraumflächenbedarf in Wiesbaden steigt stetig an, bis zum Jahr 2030 wird mit einem Bevölkerungswachstum von etwa 6.300 Einwohnern gerechnet.

Als Teil der nachhaltigen Siedlungsentwicklung werden vorhandene Wohnbauflächenpotenziale anhand des Flächennutzungsplans identifiziert und umgesetzt.

Das Wohngebiet Hainweg in Wiesbaden Nordenstadt stellt mit rund 21 ha eine solche Entwicklungsfläche dar. Eine zügige Entwicklung zu Wohnbauland soll nun erfolgen. Als ein wesentlicher Schritt zur Entwicklung sollte mit Hilfe eines Wettbewerbsverfahrens eine städtebauliche Grundlage erarbeitet werden, die Basis der darauf folgenden Verfahrensschritte sein soll.

1.2 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden städtebauliche, funktionale und wirtschaftlich überzeugende Konzepte gesucht, die durch die Neuschaffung von zeitgemäßen Wohnformen und attraktiven Freiräumen eine langfristige Bindung der Bewohner und Nutzer an ihr Umfeld unterstützen.

Das Wohngebiet soll dabei an die vorhandenen Strukturen anbinden, Qualitäten schaffen, Restriktionen aufbrechen und verbindendes Element zwischen dem gewachsenen Siedlungskern und dem Freiraum werden. Dabei soll die abschnittsweise Realisierbarkeit der städtebaulichen Struktur gewährleistet sein.

Planerisches Ziel ist es, ein identitätsstiftendes, übersichtlich strukturiertes und verträglich verdichtetes Wohngebiet mit zukunftsweisenden Wohnformen im Einfamilienhausbau und ergänzendem Geschosswohnungsbau, qualitätsvollen öffentlichen Räumen sowie einer leistungsfähigen Infrastruktur für Verkehr, Nahversorgung und Gemeinbedarf zu schaffen.

Der Wettbewerb diente dabei der Konzeptfindung und Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans auf dessen Grundlage anschließend ein Bebauungsplan erstellt werden soll. Mit Hilfe des Wettbewerbs sollten Lösungsvorschläge gefunden werden, die der städtebaulichen Bedeutung und der formulierten Vorgaben und Ansprüche gerecht werden.

1.3 Projekthistorie

Im September 2007 wurde das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans für das Wohngebiet Hainweg eingeleitet.

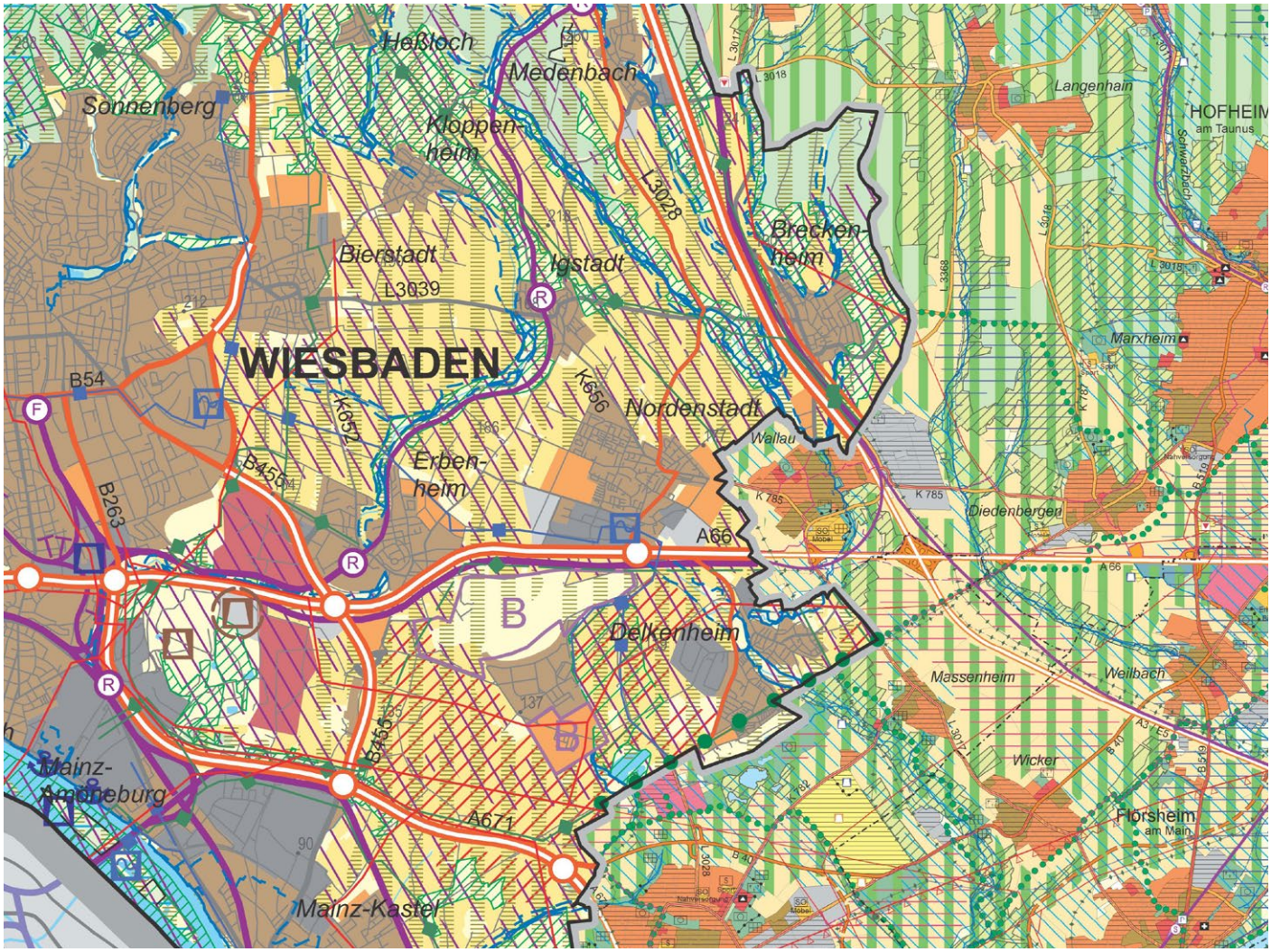
Am 6. September 2012 hat die Stadtverordnetenversammlung den Entwurf der teilbereichsbezogenen Flächennutzungsplanänderung beschlossen.

Am 17. November 2011 hat die Stadtverordnetenversammlung über die Baureifmachung entschieden und Planungsparameter formuliert. Im Beschluss des Ortsbeirats Nordenstadt vom 20. Juni 2012 wurden Anforderungen an das zukünftige Wohngebiet beschrieben.

Im November 2012 wurde der Wettbewerb ausgelobt, im April 2013 wurden drei zweite Plätze bekannt gegeben und eine dritte Überarbeitungsphase beschlossen. Im September 2013 stand schlussendlich der Gewinner des Wettbewerbs fest.

1.4 Abgrenzung des Planungsgebiets

Das Plangebiet liegt westlich der bebauten Ortslage von Nordenstadt, ein Vorort der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden. Begrenzt wird das Planungsgebiet durch die vorhandene Wohnbebauung im Osten, die „Konrad-Zuse-Straße“ und das angrenzende Gewerbegebiet „Am grünen Weg“ im Süden, den die „Oppelner Straße“ verlängernden Wirtschaftsweg im Westen und die vorhandene Wohnbebauung beiderseits des „Westrings“ im Norden.



Ausschnitt aus dem Regionalplan Südhessen 2010 / Quelle: www.landesplanung-hessen.de

2 Rahmenbedingungen

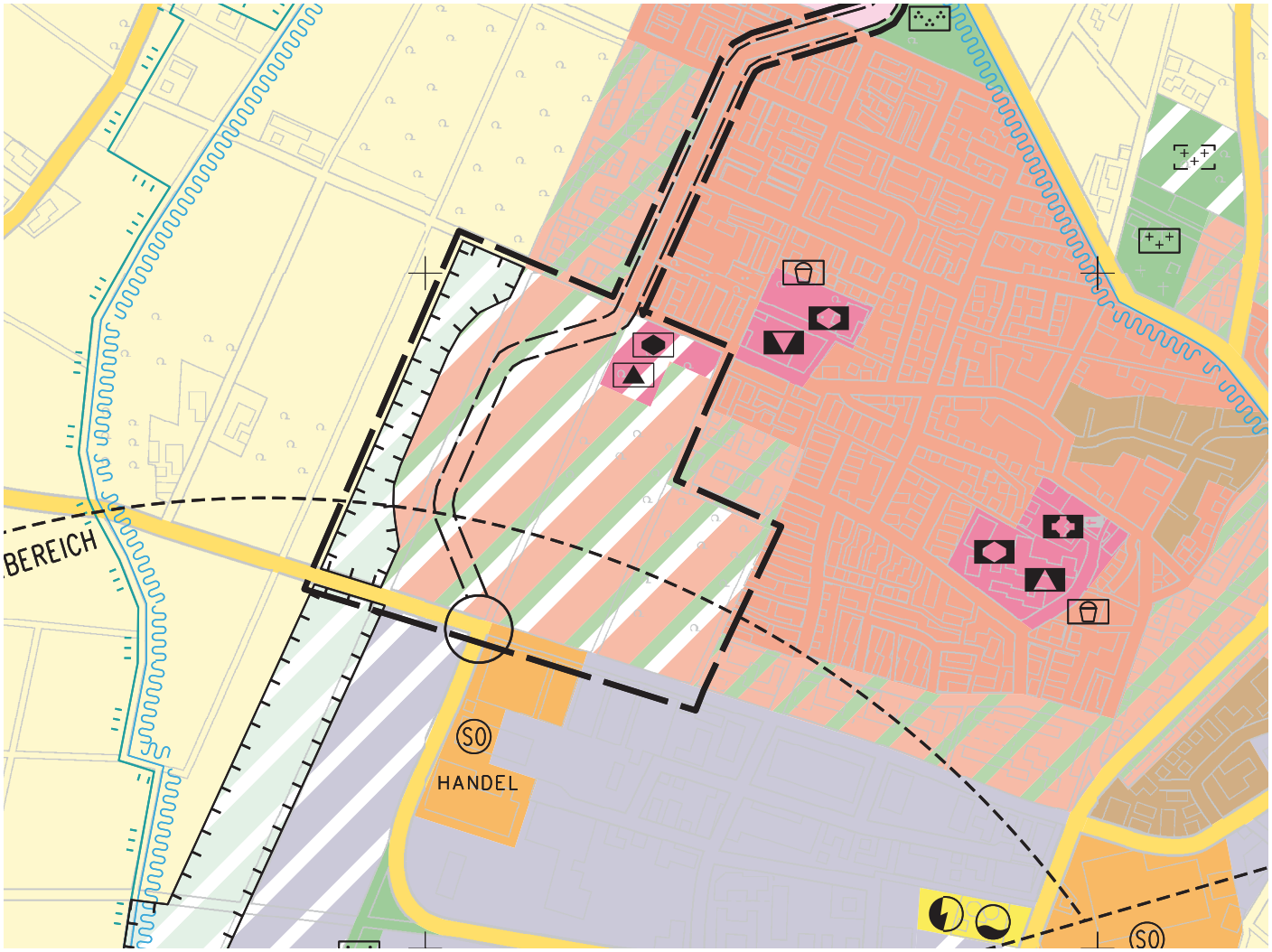
2.1 Bestehende Planungen

2.1.1 Regionalplan Südhessen

Der Regionalplan bildet die Grundlage für die Bauleitplanung und ist außerdem wichtig bei der Festlegung von Standorten für raumbedeutsame Planungen.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden liegt innerhalb der Region Südhessen, für die der Regionalplan überörtliche Raumnutzungsentscheidungen formuliert.

Der Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010 weist den gesamten Planbereich als „Vorranggebiet Siedlung, Zuwachs" aus. Diese Darstellung umfasst auch den westlich an das geplante Wohngebiet angrenzenden Bereich, der im Flächennutzungsplan als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft – Planung" dargestellt ist.



Ausschnitt wirksamer Flächennutzungsplan, Stand November 2003

Er soll als ökologisch bedeutsame Übergangszone in die freie Landschaft mit Verbindungen zu den regionalen Freiräumen (Regionalparkroute) den Ortsrand attraktiv ausgestalten.

Die Vorranggebiete Siedlung umfassen auch die zugehörigen Infrastruktur-, Grün- und Verkehrsflächen. Für den Planungsbereich sind keine weiteren regionalräumlichen Planungsziele formuliert. Die beabsichtigten Planungen stimmen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung überein.

2.1.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan vom 15. November 2003 sieht in Nordenstadt im Bereich „Hainweg" eine „Wohnbaufläche mit hohem Grünanteil - Planung" vor. Bei einer Wohnungsdichte von ca. 50 WE/ha sollten ca. 1.080 Wohneinheiten (WE) entstehen, was bei dem angestrebten Anteil an Grünflächen innerhalb des Gebiets einen hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern zur Folge gehabt hätte.

Im nordöstlichen Bereich ist eine Fläche für den Gemeinbedarf – schulische und soziale Zwecke dargestellt.

Mit der Flächennutzungsplanänderung soll die dargestellte Wohnbaufläche an aktuelle städtebauliche und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen angepasst und im Hinblick auf ihre Ausdehnung und Dichte reduziert werden. Es werden nunmehr nur noch 600 – 650 WE vorgesehen. Das entspricht einer städtebaulichen Dichte von max. 30 WE/ha.

Die ursprünglich dargestellte „Wohnbaufläche mit hohem Grünanteil – Planung" wird im Westen bis auf die Höhe des nördlich angrenzenden vorhandenen Baugebiets zurückgenommen. Der Zusatz der Flächenausweisung „mit hohem Grünanteil" weist auf einen angestrebten niedrigen Versiegelungsgrad hin, der auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nicht überschritten werden soll. Die danach zu berücksichtigende Grundflächenzahl beträgt 0,35.

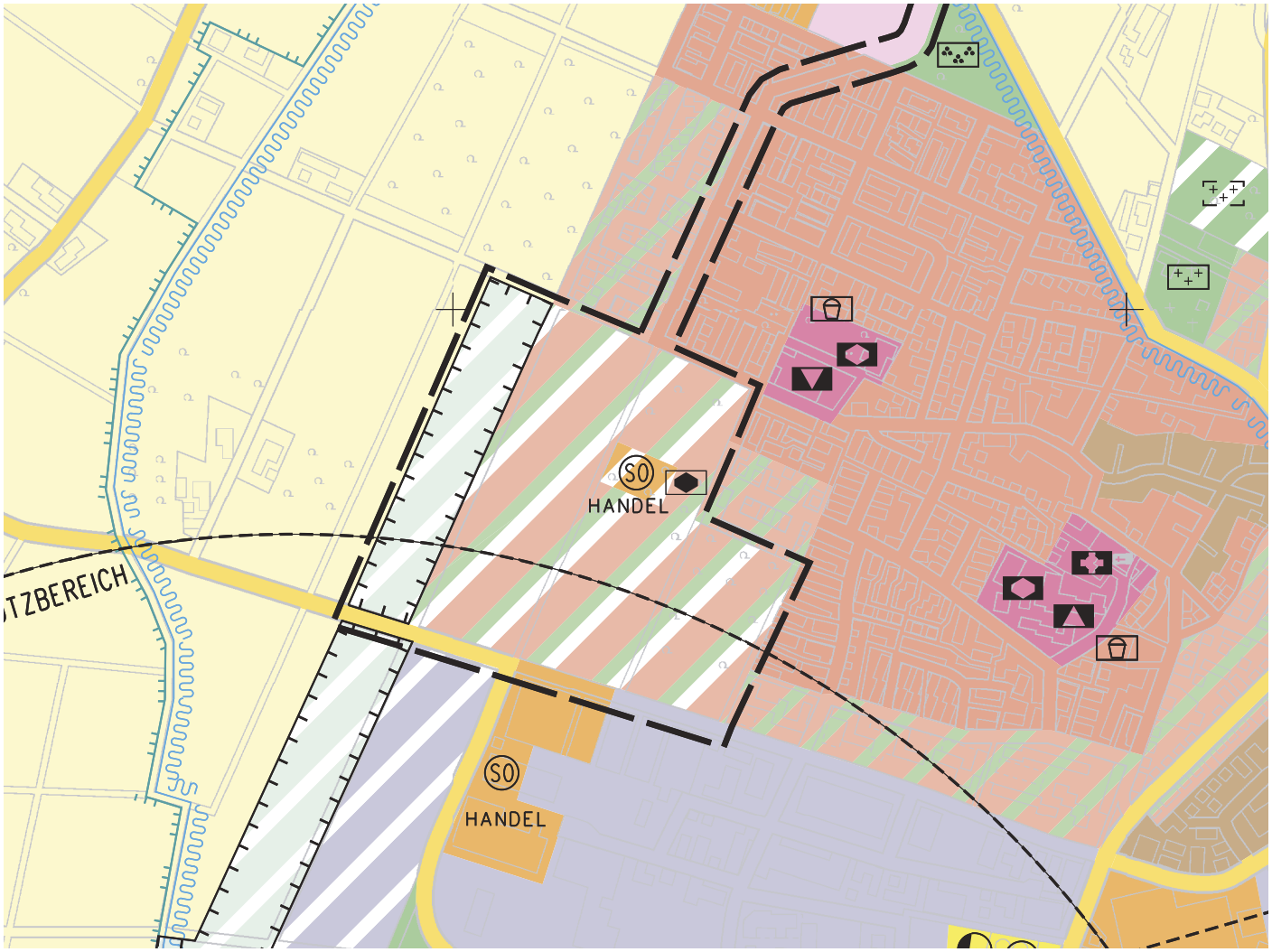
Die bisherige Flächenausweisung für die Ansiedlung einer Dependance der Grundschule wurde nicht übernommen. Die erforderlichen Grundschulplätze sollen durch eine Schulerweiterung am bestehenden Standort geschaffen werden. Ebenso sind erforderliche Betreuungsangebote für Grundschulkinder an vorhandenen Einrichtungen vorzusehen. Für das Wohngebiet ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf von insgesamt 13 Gruppen, die sich auf zwei Kindertagesstätten aufteilen. Diese befinden sich am nördlichen und südlichen Ende der zentralen Grünfläche. Beide Kitas haben mit sechs bzw. sieben Gruppen jeweils eine Größe von ca. 2.500 m². In der Flächennutzungsplanänderung sind zwei Symbole für „Gemeinbedarfsflächen, soziale Zwecke, Planung" vorzusehen. Die genaue Lage wird im weiteren Verfahren noch festgelegt.

Im Zuge der 2008 durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB und der im Jahre 2009 durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB in Form einer Bürgerversammlung wurde die Ausweisung eines „Sondergebiet - Handel, Planung" im Bereich der Haupterschließungsstraße gefordert und in den Änderungsentwurf vom 01.02.2012 übernommen.

Die Verfahrensschritte nach §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wurden für den Flächennutzungsplan im Jahr 2012 durchgeführt. Nach Durchführung dieser Verfahrensschritte ist die Ausweisung des „Sondergebiet - Handel, Planung" in der politischen Abstimmung noch nicht endgültig geklärt. Es besteht die Möglichkeit, dass die Fläche in Zukunft entfallen wird. Eine wohngebietsverträgliche verbrauchernahe Versorgung ist jedoch gewünscht. Die Verbindung mit der nördlichen Kita sollte zur Zentrumsbildung des neuen Baugebiets beitragen. Die Flächen am Rand innerhalb der Wohnbaufläche sollen so ausgebildet werden, dass ein attraktiver Ortsrand entsteht.

Es bestehen folgende nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke:

Die im wirksamen Flächennutzungsplan nachrichtlich vermerkte „Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße – Planung" als Trasse für den „Westring" ist entfallen. Die künftige Erschließung des Gebiets erfolgt über eine Hauptsammel- bzw. Erschließungsstraße zwischen „Konrad-Zuse-Straße" und „Heerstraße". Ihre genaue Lage wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen Behörden festgelegt. Eine ÖPNV-Trasse soll grund-

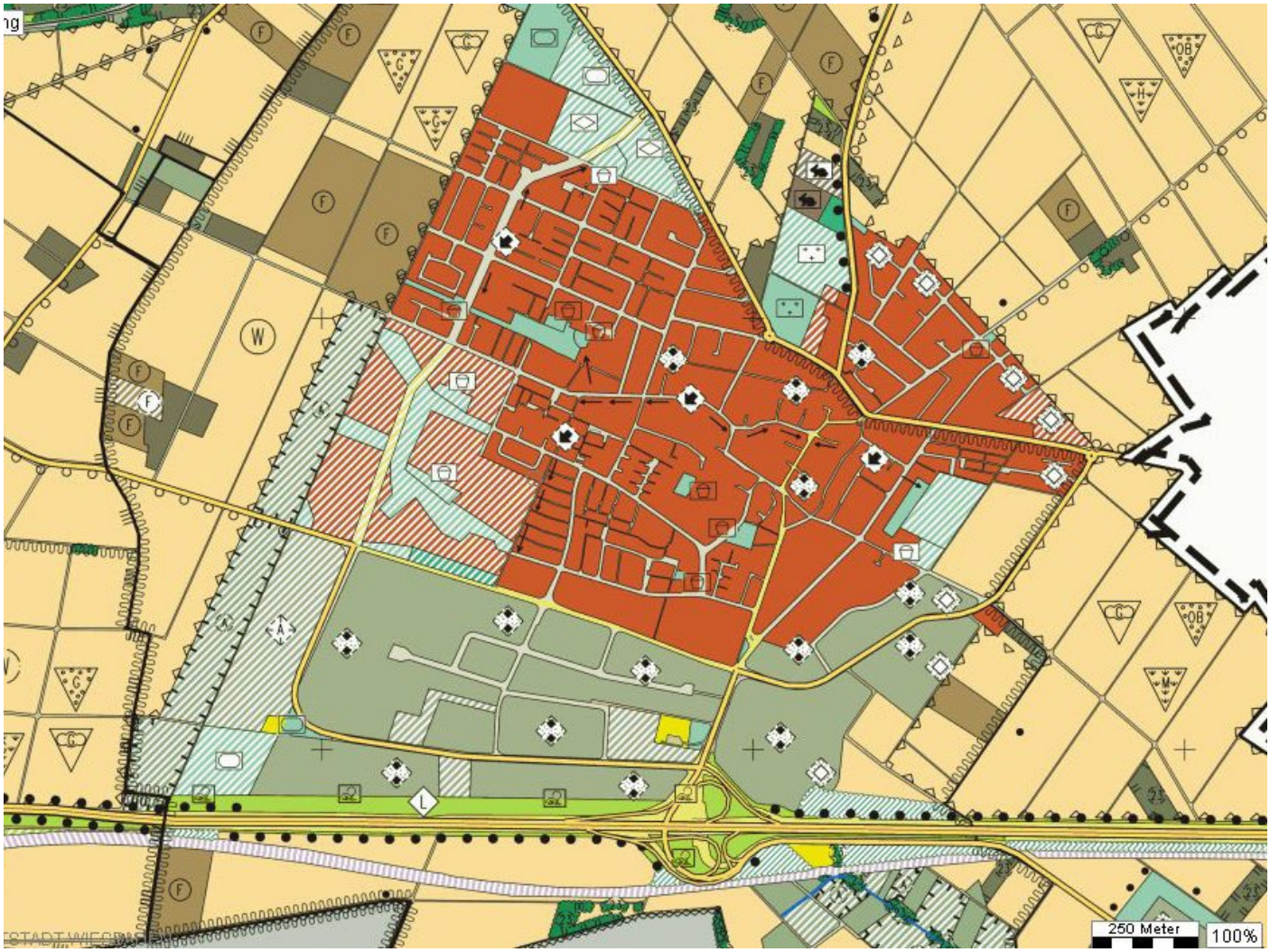


Ausschnitt beabsichtigte Flächennutzungsplanänderung

sätzlich durch das Gebiet geführt werden. Die Lage von Trasse und Haltestellen werden in der weiteren Umsetzung mit den Verkehrsbetrieben festgelegt.

Bauschutzbereich Flugplatz Erbenheim

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung liegt innerhalb des angeordneten Bauschutzbereichs des Flugplatzes Erbenheim. Die Luftfahrtbehörde stimmt den baulichen Vorhaben im geplanten Wohngebiet Hainweg mit einer maximalen Bauhöhe von 14,00 m über Grund (ca. 177,00 m ü. NN) zu.



Ausschnitt aus dem Landschaftsplan - Planung / www.wiesbaden.de

2.1.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden enthält die Grundlagen für den Schutz, die Pflege und die Entwicklung von Natur und Landschaft - sowohl im besiedelten als auch im unbesiedelten Bereich.

Die Aufstellung des Landschaftsplans ist eine Pflichtaufgabe: Sowohl das Bundesnaturschutzgesetz als auch das Hessische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz schreiben ihn vor.

Als Ergebnis entsteht eine Planung, die die Gesamtheit aller Beziehungen der Lebewesen zu ihrer Umwelt und untereinander, einschließlich des Menschen, berücksichtigt. Im Landschaftsplan - Planung wird das Plangebiet überwiegend als Siedlungsfläche ausgewiesen. Dargestellt sind ebenfalls Grünverbindungen, die das Plangebiet kreuzen sowie Spiel- bzw. Bolzplätze. Die westlich angrenzenden Flächen werden als Ausgleichsflächen nach § 5 Abs. 2 a BauGB ausgewiesen.

2.1.4 Regionalpark Wiesbaden

Vor über 15 Jahren entstand beim damaligen Umlandverband Frankfurt die Idee, den Regionalpark RheinMain zu entwickeln.

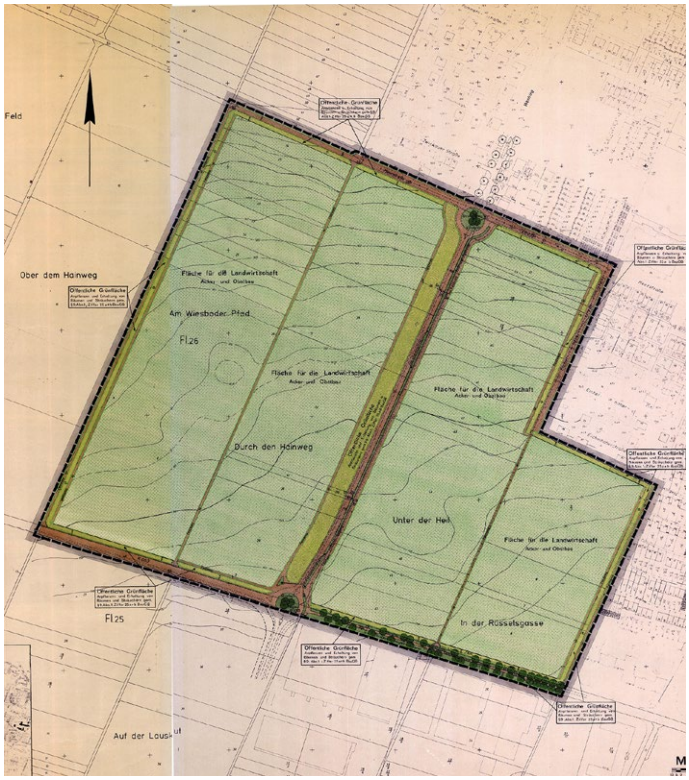
Der Regionalpark ist ein Projekt zur Sicherung, Aufwertung und Verknüpfung der Landschaften des Verdichtungsraumes. Geschaffen werden soll ein Netz aus landschaftlich attraktiv ausgestalteten Wegen und Anlagen - die Regionalparkrouten. Einbezogen - und wo erforderlich - ausgebaut und aufgewertet werden sollen dabei auch die Wege und Bereiche an den Flussufern von Rhein und Main.

In den Großstädten geht es insbesondere auch um die Verknüpfung mit den innerstädtischen Grünzügen.

Das für Wiesbaden erarbeitete Routenkonzept stützt sich auf das bestehende Wegenetz sowie verschiedene attraktive Ziele im Stadtgebiet und die Verknüpfungspunkte zur Region.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise. Das Routenkonzept sieht eine Route entlang des östlichen, südlichen und westlichen Ortsrandes von Nordenstadt vor, wobei das zukünftige Wohngebiet Hainweg unmittelbar an die geplante westliche Route angrenzt.

Ausschnitt aus dem Routenkonzept Regionalpark Wiesbaden



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan „1989/01 Hainweg“ / www.wiesbaden.de

2.1.5 Angrenzende Bebauungspläne

Der für das Wohngebiet Hainweg vorliegende Bebauungsplan „1989/01 Hainweg“ hat im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens und der Rahmenplanung keine verbindliche Wirkung. Dieser Bebauungsplan soll im weiteren Fortgang auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenkonzeptes neu aufgestellt werden.

Folgende rechtsverbindliche Bebauungspläne bestehen im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets:

Nordöstlich

„1976/02 Am Igstadter Weg, Vor der Heil und in der Rüsselgasse - 1. Änderung“ sowie „1983/01 Am Igstadter Weg - 2. Änderung“

Östlich

„1982/01 An der Horchheimer Wiese - 2. Änderung“

Südlich

„1988/01 Am Grünen Weg“ sowie „2003/01 Am Grünen Weg - 1. Änderung (Borsigstraße)“.

2.1.6 Gebietsbrief

In dem durch das Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden erstellten Gebietsbrief, Stand Februar 2012, sind alle wesentlichen Entwicklungsvorstellungen für den neuen Wohnstandort formuliert:

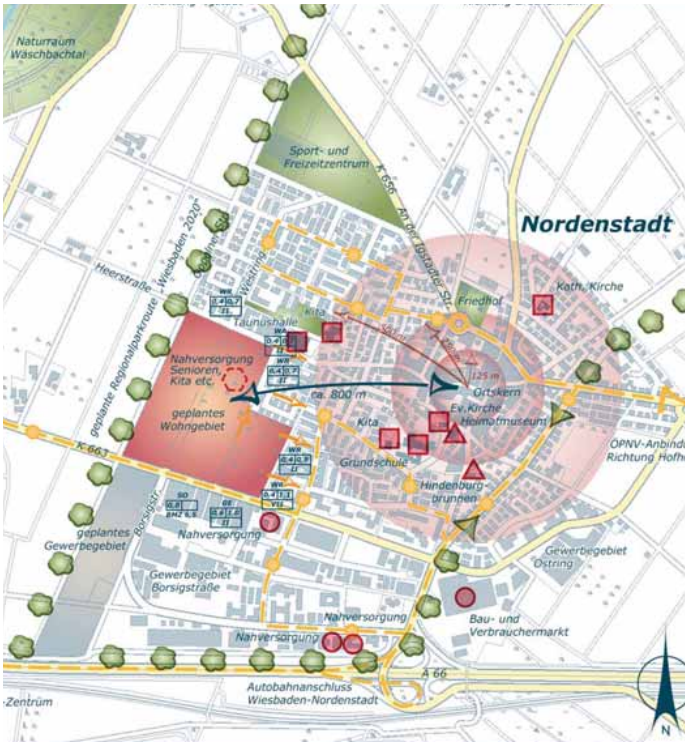
Stadtstrukturell soll ein übersichtlich gegliedertes und durchgrüntes Wohnquartier mit Identifikationspunkten unter Berücksichtigung bestehender Strukturen sowie orts- und umgebungstypischer Bauformen geschaffen werden. Öffentlichen Räumen sollen hohe Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit aufweisen. Bereichsbeziehungen und kurze Wege, insbesondere zur sozialen Infrastruktur sind einzuplanen.

Entwickelt werden soll eine funktionale und flexible Gebietsstruktur, die eine abschnittsweise Realisierung zulässt. Städtebaulich wird ein Abschluss der räumlichen Ausdehnung Nordenstadts nach Westen gesucht.

Vorgesehen ist eine Mischung der Wohnformen bei einer Dichte von max. 30 WE/ha (ca. 600 - 650 WE), GRZ ca. 0,35, davon etwa 80 % Reihenhausbebauung, Doppelhaus- und Einzelhausbebauung sowie bedarfsgerechter und punktueller Mehrfamilienhausbau mit ca. 20 % der WE.

Das Wohngebiet soll eine bedarfsgerechte, nachhaltige und dezentrale Ausstattung mit sozialen Infrastruktureinrichtungen im Krippen-, Elementar- und Hortbereich, in der sozialen Jugendarbeit sowie im Bereich der Senioreneinrichtungen erhalten.

Durch nutzungsoptimierte Bauformen wie Hausgruppen, Gartenhofhäuser, Atriumhäuser, flexible und nutzergerechte Gebäude- und Grundrisskonzepte werden bauliche, soziale und ökologische Qualitätsstandards entwickelt. Themenorientiertes Bauen wie z. B. Baugemeinschaften, „Einfach und selber bauen", Gemeinschafts- oder Mehrgenerationenwohnen, ökologisch- und umweltschonendes Bauen, z. B. durch Passiv- oder Solarhaus-, Energieeinspar- und Wassernutzungskonzepte, ist vorgesehen.



Ausschnitt aus dem Gebietsbrief / www.wiesbaden.de

Die Gestaltung eines attraktiven Ortsrandes als ökologisch bedeutsame Übergangszone in die freie Landschaft ist einzuplanen. Der schonende Umgang mit Grund und Boden ist vorzusehen.

Die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll verträglich erfolgen. Eine attraktive Ausgestaltung der Straßenräume, ein flächensparendes Erschließungssystem, übersichtliche Fahrbahngestaltung sowie eine ausreichende Dimensionierung des ruhenden Verkehrs (Stellplatznachweis nach Stellplatzsatzung) ist einzuplanen.

Die Anbindung an ÖPNV, Rad- und Fußwege soll in das vorhandene Wegenetz integriert werden, um so Wegebeziehungen im Gebiet zu schaffen. Die Anbindung erfolgt über „Konrad-Zuse-Straße"/K 663, „Borsigstraße" und „Westring".

Bei der Freiraum- und Umweltplanung soll die Verbindung zu regionalen Freiräumen (Regionalpark) aufgenommen werden. Des Weiteren soll ein differenziertes und qualitativ hochwertiges Systems vernetzter öffentlicher und privater Grün- und Freiräume für alle

Bevölkerungsgruppen mit hochwertiger Wohnumfeldqualität geschaffen werden.

Die Umweltverträglichkeit wird durch Durchführung der Umweltprüfung, insbesondere der Bewältigung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs im Gebiet sichergestellt. Die Anordnung von Spiel- und Bewegungsräumen für individuelle Sport- und Freizeitgestaltungen soll im unmittelbaren Wohnumfeld erfolgen.

Ausschnitt aus dem Luftbild

2.2 Charakteristika des Plangebiets

2.2.1 Lage und Größe (Topographie)

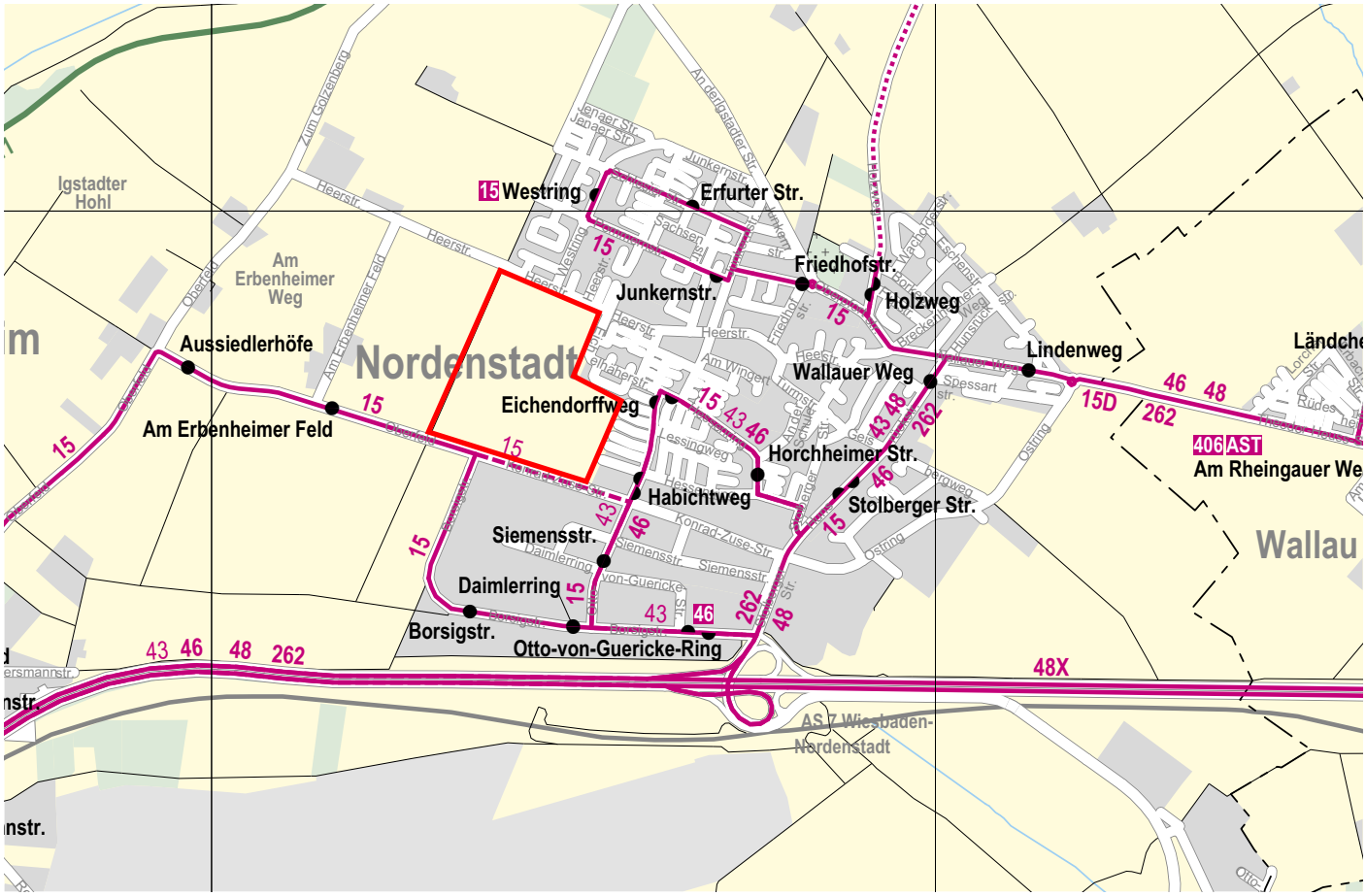
Nordenstadt ist ein Vorort der hessischen Landeshauptstadt. Er liegt am östlichen Rand des Stadtgebiets und umfasst eine Fläche von knapp 773 ha. Südlich an den Ortsbezirk angrenzend verläuft die Bundesautobahn A 66, östlich die A 3. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Flugplatz Wiesbaden - Erbenheim, der von der US Army nach wie vor als Militärflugplatz genutzt wird.

Erste urkundliche Erwähnung fand Nordenstadt im Jahr 950. Am 1. Januar 1977 wurde der bis dahin eigenständige Ort im Rahmen der Hessischen Gebietsreform nach Wiesbaden als einer der letzten Vororte eingemeindet. Der Ortskern von Nordenstadt besitzt nach wie vor einen dörflichen Charakter. Wo früher aufgrund der fruchtbaren Böden überwiegend Landwirtschaft betrieben wurde, hat sich Nordenstadt im Laufe der Zeit einem strukturellen Wandel unterzogen. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage und dem kostengünstigen Bauland haben sich hier ursprünglich vor allem Gewerbebetriebe niedergelassen. Im Laufe der Zeit wurden große Flächen als Bauland ausgewiesen, die überwiegend mit Einfamilienhäusern und Geschosswohnungsbau besiedelt wurden.

Das Plangebiet liegt westlich der bebauten Ortslage und wird derzeit als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Die Größe liegt bei rund 21 ha.

Begrenzt wird das Plangebiet durch die vorhandene Wohnbebauung im Osten, die „Konrad-Zuse-Straße“ und das angrenzende Gewerbegebiet „Am Grünen Weg“ im Süden, den die „Oppelner Straße“ verlängernden Wirtschaftsweg im Westen und die vorhandene Wohnbebauung beiderseits des „Westrings“ im Norden.

Das Plangebiet weist ein leichtes Gefälle von Nord-Westen nach Süd-Osten auf.



Ausschnitt aus dem Liniennetzplan 2014 des RMV / www.rmv.de

2.2.2 Verkehr & Anbindung

Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz

Nordenstadt verfügt über verkehrsgünstige Anschlüsse an das überörtliche Straßennetz. Dazu zählt ein eigener Autobahnanschluss an die A 66, die in West-Ost-Richtung durch das südliche Wiesbadener Stadtgebiet aus dem Rheingau in Richtung Frankfurt am Main führt. Im Osten grenzt unmittelbar auf Höhe des Wiesbadener Kreuzes die A 3 an. Der überwiegende Anteil der Erschließung Nordenstadts erfolgt über den Anschluss an die A 66, da dieser die direkteste Verbindung zwischen Nordenstadt und dem übrigen Wiesbadener Stadtgebiet darstellt. Die Kreisstraße „Oberfeld/Zum Golzenberg" verbindet die angrenzenden Stadtteile Erbenheim (südwestlich) und Igstadt (nördlich) mit Nordenstadt.

Aufgrund der verkehrlichen Einbindung Nordenstadts ins großräumige Straßennetz prägt vor allem Ziel- und Quellverkehr das Ortsbild, welcher gerade die Straße „Oberfeld" nach Wiesbaden-Erbenheim belastet und ebenfalls die „Borsigstraße". Maßnahmen zur Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung, um den Stadtteil Nordenstadt von Verkehren zu entlasten sind auf Basis des Stadtteilverkehrsplans zu einem späteren Zeitpunkt zu erörtern. Durch die Baugebietserschließung ist dennoch eine verkehrliche Einbindung vorzusehen, die die künftigen Mehrverkehre verträglich abwickelt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Nordenstadt besitzt eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz. Die Buslinie 15 hält an allen Haltestellen und verbindet Nordenstadt über Erbenheim nach Westen mit dem Stadtzentrum und nach Osten mit Wallau. Die Linien 43, 46, 48 und 262 sowie die Nachtlinie N2 halten ebenfalls an ausgewählten Haltestellen. Das Plangebiet selbst besitzt bislang keine eigene Anbindung an den ÖPNV.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Plangebiet ist über die „Konrad-Zuse-Straße", die „Borsigstraße", die „Heerstraße", den „Westring" und die „Eichelhäherstraße" an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden. Die „Heerstraße" und die „Eichelhäherstraße"/„Hessenring" verbinden den Planbereich mit dem Ortskern. Der „Westring" bildet zusammen mit der „Konrad-Zuse-Straße" die Haupterschließung des Gebiets. Über die „Konrad-Zuse-Straße" sowie die südlich angrenzende A 66 besteht eine Verbindung mit der Wiesbadener Innenstadt.

Radwegeverbindungen

In und um Nordenstadt ist eine Vielzahl an Radwegen verzeichnet. Diese führen zum Teil über ausgewiesene Fahrradrouten, zum Teil über die vorhandenen Straßen.

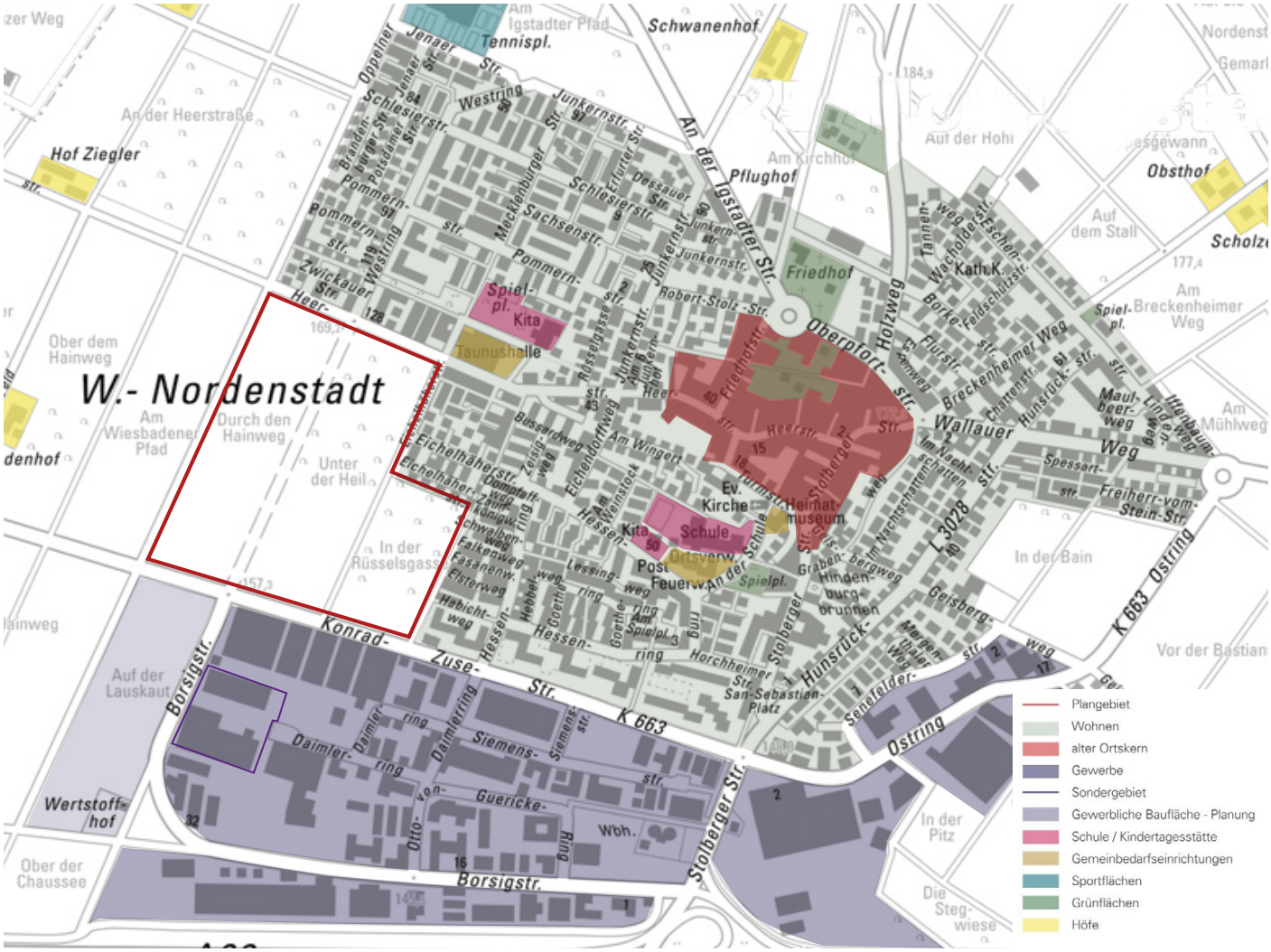
Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden markiert die Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Wiesbaden bis zum Prognosezieljahr 2015. Darin wird im Bezirk Nordenstadt die Verlängerung des „Westrings" im südlichen Bereich als Maßnahmenansatz aufgeführt.

Dabei ist die Verlängerung des „Westrings" nicht als Durchgangsstraße bis zur „An der Igstadter Straße" geplant, sondern nur als Verbindung zwischen „Konrad-Zuse-Straße" und „Heerstraße".

Stadtteilverkehrsplan

Das Plangebiet Hainweg wurde mit einer Prognose von 650 Wohneinheiten in den Stadtteilverkehrsplan aufgenommen. Maßgebend ist hier der Planfall 1 (Verlängerung des „Westrings" zwischen „Heerstraße" und „Konrad-Zuse-Straße" mit Bebauung „Hainweg" und zukünftig mögliche Nutzungen in Nordenstadt). Für die Haupterschließungsstraße des Baugebiets Hainweg sind dabei 3.350 Kfz/24h prognostiziert, wenngleich das im Flächennutzungsplan-Änderungsentwurf vorgesehene „Sondergebiet Handel" noch nicht in dieser Betrachtung berücksichtigt wurde.



Nutzungsverteilung / Auslobung Wettbewerb Hainweg

2.2.3 Nutzungs- und Strukturbereiche

Die städtebauliche Struktur Nordenstadts ist geprägt von einer heterogenen Wohnnutzung in Form von Einfamilienhäusern, Doppelhäusern, Reihenhäusern und Geschosswohnungsbau. Im Ortskern sind Läden zur täglichen Versorgung untergebracht. Im Süden erstreckt sich zwischen Plangebiet und der A 66 das Gewerbegebiet „Am Grünen Weg".

Wohnformen

Der nördlich der „Konrad-Zuse-Straße" und dem „Ostring" gelegene Ortsbereich ist nahezu durchgängig durch Wohnnutzung geprägt. Dabei orientieren sich nördlich an die „Konrad-Zuse-Straße" angrenzend vor allem Geschosswohnungsbauten. Nach Norden hin wird die Bebauung kleinteiliger.

Gewerbe

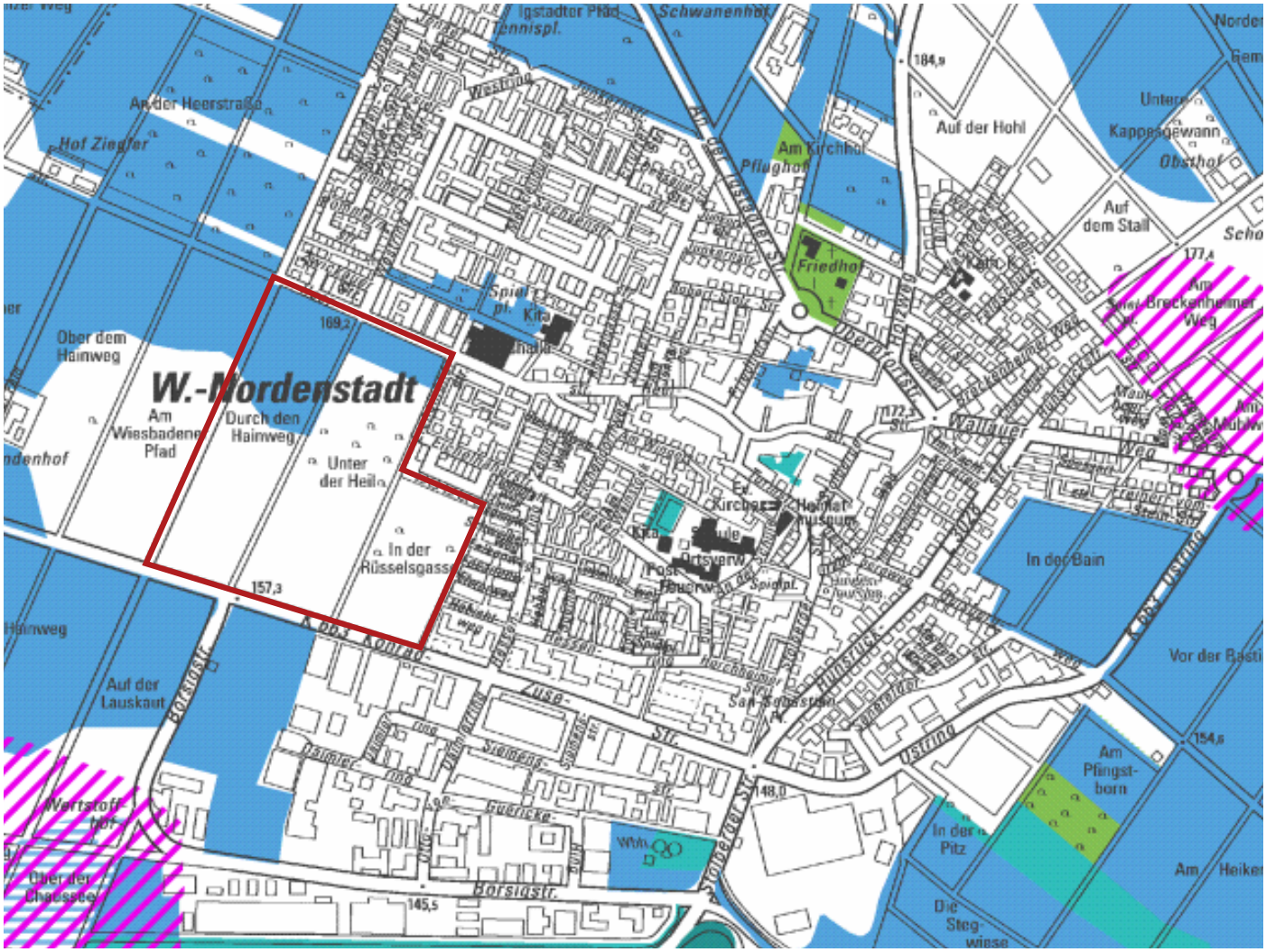
Die direkt südlich an das Plangebiet angrenzenden Gewerbeflächen sind im geltenden Bebauungsplan „Am Grünen Weg" als nicht störende Gewerbebetriebe festgesetzt. Unter anderem sind dort - im Bereich „Stolberger Straße"/„Konrad-Zuse-Straße" - Verbrauchermärkte ansässig. Östlich der „Borsigstraße" ist ein Sondergebiet „Einkaufszentrum und großflächige

Südlich angrenzender Bebauungsplan „1988/01 Am Grünen Weg"

Handelsbetriebe" festgesetzt. Der ehemals bebaute Bereich liegt derzeit brach, ein neues Nutzungskonzept ist aktuell nicht bekannt. Das westlich an die „Borsigstraße" angrenzende Gebiet „Auf der Lauskaut" ist im Flächennutzungsplan als geplante Gewerbefläche dargestellt. Der bestehende Bebauungsplan für dieses Areal enthält eine Festsetzung für die Landwirtschaft und entspricht daher nicht mehr den Zielvorstellungen der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Grün- und Sportflächen

In Nordenstadt gibt es vereinzelt kleinere Grünbereiche, vor allem in Form von Spielplätzen. Am nördlichen Ortsrand befindet sich an der „Igstadter Straße" ein Sportzentrum, wo u. a. Tennis- und Squashplätze, ein Kunstrasenplatz und Laufflächen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus steht die Taunushalle mit ihren drei Feldern für verschiedene Sportangebote, aber auch für Veranstaltungen zur Verfügung.



Ausschnitt aus ‚Flächen mit stadtklimatischer Vorrangfunktion' / www.wiesbaden.de

2.2.4 Klima und Ökologie

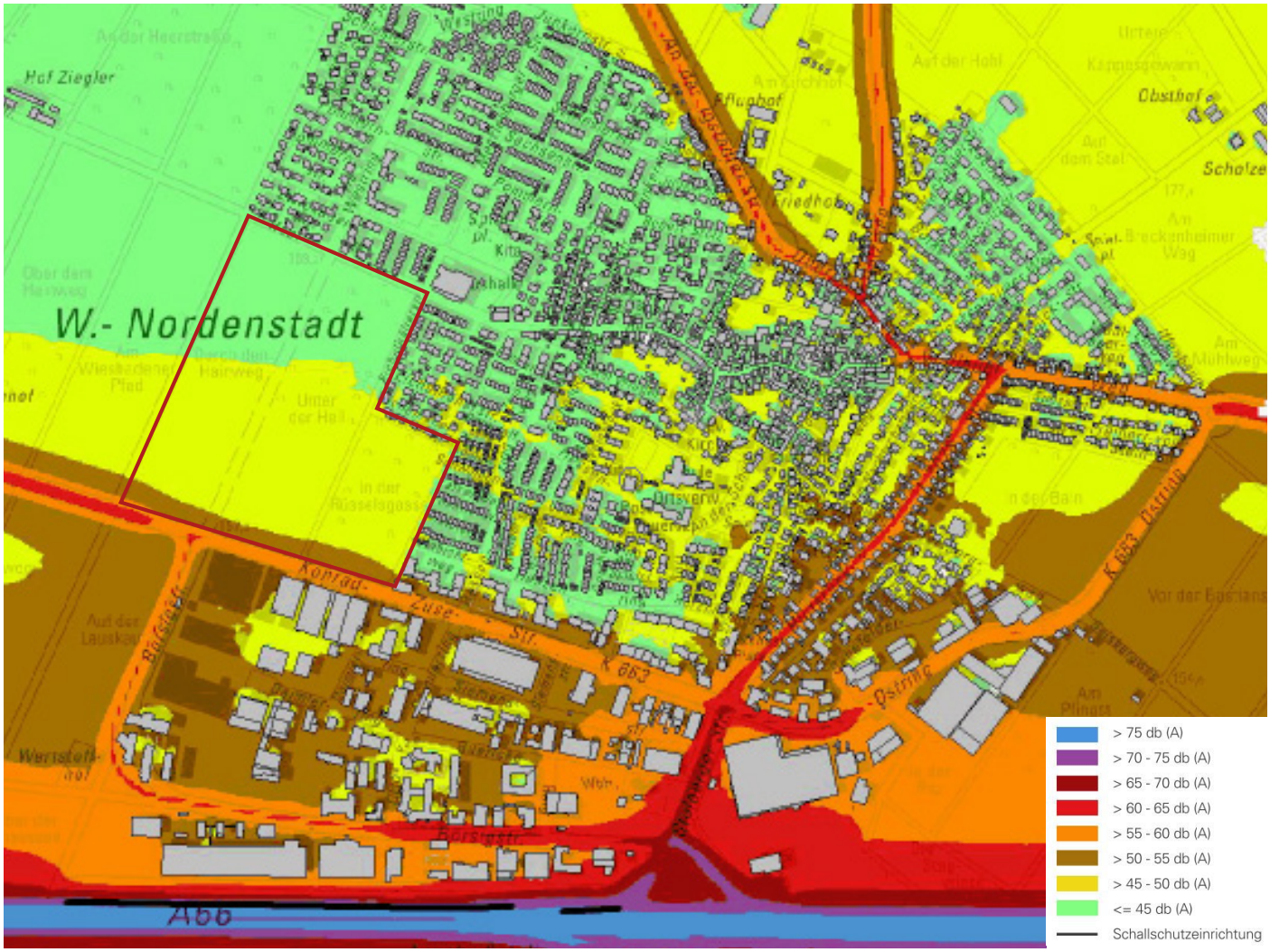
Stadtklima

Der Planbereich wird aktuell noch nicht baulich genutzt. Die klimatischen Bedingungen sind demnach nicht verändert, die Durchlüftung wird nicht gestört.

Die Klimakarte „Flächen mit stadtklimatischer Vorrangfunktion" der Landeshauptstadt Wiesbaden weist das Plangebiet im nordwestlichen Teilbereich (blau dargestellt) als Fläche mit erheblicher klimatischer Bedeutung für die Belüftung Wiesbadens aus. Daher ist auf eine gute Durchströmung des nördlich gelegenen Übergangsbereichs zu achten.

Lärm

Auf das Plangebiet wirken unterschiedliche Geräuschquellen ein. Hierbei handelt es sich um vorhandene Straßen (insbesondere Bundesautobahn A 66 und „Konrad-Zuse-Straße"), geplante Straßen (Haupterschließung des neuen Gebiets), den Flughafen Frankfurt am Main und die Lucius D. Clay-Kaserne, bestehende und geplante Gewerbebetriebe aus dem benachbarten Gewerbegebiet im Süden sowie geplante Einzelhandelsnutzungen (PKW-Stellplätze und Lkw-Anlieferung) im Plangebiet.



Ausschnitt aus der Lärmkartierung Nacht / www.wiesbaden.de

Geräuscheinwirkungen Straße

Erste überschlägige Hinweise zu der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehrslärm gibt die Lärmkartierung der Stadt Wiesbaden nach der Richtlinie 2002/49/EG i. V. m. § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Zu einer ersten Beurteilung für die vorliegende städtebauliche Aufgabenstellung kann die Nachtkarte aus der Lärmkartierung herangezogen werden. Nachts liegt der Wert entlang der Konrad-Zuse-Straße bei 50 - 55 dB(A). Mit etwas Abstand zur Konrad-Zuse-Straße liegen die Pegel unter 50 dB(A).

Die Geräuscheinwirkungen im Plangebiet überschreiten den Orientierungswert der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau" für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A). Der Orientierungswert für Mischgebiete von 50 dB(A) wird jedoch in weiten Teilen des Plangebiets eingehalten. Durch geeignete Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet bzw. an den künftigen Gebäuden können gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gewährleistet werden. Vor diesem Hintergrund ist eine Entwicklung des Plangebiets als Wohngebiet grundsätzlich möglich.

Neben den vorhandenen Straßen ist bei der Entwicklung des Plangebiets auch die geplante innere Haupterschließungsstraße des Gebiets bis zur „Konrad-Zuse-Straße" zu berücksichtigen. Für diese innerge-

bietliche Erschließungsstraße ist nach dem Stadtteilverkehrsplan Nordenstadt von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 3.400 Kfz/Tag auszugehen. Aufgrund der Höhe der Verkehrsbelastung werden im unmittelbaren Nahfeld zu dieser Straße Überschreitungen der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete auftreten.

Geräuscheinwirkungen Flughafen Frankfurt am Main und Clay-Kaserne Wiesbaden-Erbenheim

Die beiden Flughäfen haben derzeit keine im Sinne des Fachrechts relevanten schalltechnischen Auswirkungen auf das Plangebiet. Dennoch ist von einer Wahrnehmbarkeit des Fluglärms sowohl aufgrund von fliegenden Flugzeugen und Hubschraubern sowie aufgrund von Vorgängen am Boden im Bereich der Clay-Kaserne auszugehen. Einschränkungen des Flughafentriebes, wie das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt am Main, bestehen beim Flugplatz der Clay-Kaserne hingegen nicht.

Die genannten Geräuscheinwirkungen betrachten den derzeitigen Flugbetrieb. Zukünftige Änderungen des solchen, die etwaige Veränderung / Verstärkungen des Fluglärms zur Folge haben, liegen der Betrachtung nicht zu Grunde.

Geräuscheinwirkungen Gewerbebetriebe

Die geplante Wohnbaufläche grenzt im Süden an das Gewerbegebiet „Am Grünen Weg" (Bestand und Planung) sowie an ein „Sondergebiet - Handel" (Bestand) an. Nach den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Am Grünen Weg" von 1988 sieht der Bebauungsplan eine Gliederung in drei Teilbereiche hinsichtlich des Störgrads von Gewerbebetrieben vor. Unmittelbar benachbart zum Plangebiet sind nur „nicht störende Gewerbebetriebe", in zweiter Reihe nur „nicht wesentlich störende" und erst im dritten Teilbereich alle Gewerbebetriebe zulässig. Der Bebauungsplan enthält somit ein Schallschutzkonzept, das der Verträglichkeit des neuen Wohngebiets mit dem vorhandenen Gewerbegebiet dient.

Geräuscheinwirkungen (neu):

Einzelhandelsnutzung

Im Plangebiet soll eine dem neuen Quartier dienende Einzelhandelsnutzung realisiert werden. Mit dieser Nutzung ist der Bau von Stellplatzflächen für Pkw verbunden. Die Andienung der Einzelhandelsnutzung erfolgt durch Lkw. Ausgelöst durch die künftige Nutzung wird es zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen im Plangebiet kommen. Aufgrund der Schallabstrahlung von den Stellplätzen, der Lkw-Andienung und der Zunahme des Straßenverkehrs werden schalltechnische Auswirkungen auf die benachbarten Wohnbereiche nicht auszuschließen sein. Durch geeignete planerische Maßnahmen sind diese Auswirkungen zu minimieren.

3 Wettbewerb

3.1 Wettbewerbsverfahren

Der Städtebauliche Wettbewerb war ein nichtoffener, zweiphasiger Realisierungswettbewerb. Es wurden in der Phase I 13 Büros aus dem Rhein-Main-Gebiet direkt zur Teilnahme aufgefordert. In Phase II haben insgesamt fünf Büros ihr Konzept vertieft, auf dessen Grundlage die Entscheidung des Wettbewerbsergebnisses fiel.

Der Wettbewerb diente der Konzeptfindung und Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans auf dessen Grundlage anschließend ein Bebauungsplan erstellt werden soll. Mit Hilfe des Wettbewerbs sollten Lösungsvorschläge gefunden werden, die der städtebaulichen Bedeutung und der formulierten Vorgaben und Ansprüche gerecht werden.

3.1.1 Wettbewerbsergebnis

Am 2. April 2013 fand die Preisgerichtssitzung der Phase II des Städtebaulichen Wettbewerbs statt. Die drei mit dem 2. Preis ausgezeichneten Arbeiten sind nachfolgend aufgeführt.

3.1.2 Ergebnis Überarbeitung

Entsprechend der Empfehlung des Preisgerichts erfolgte eine Überarbeitung der prämierten Wettbewerbsbeiträge. Die Anforderungen an die Überarbeitung ergaben sich aus den Vorgaben der Auslobung, den Preisgerichtsprotokollen sowie den Anregungen der Bürger während der Ausstellungseröffnung der Wettbewerbsbeiträge in Nordenstadt am 23. April 2013.

Mithilfe eines zweistufigen Auswahlverfahrens, das zuvor die SWM Projektgesellschaft mit dem Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden vereinbart hat, wurde aus den überarbeiteten Wettbewerbsergebnissen der Beitrag ermittelt, der der weiteren Planung des Wohngebiets Hainweg zu Grunde zu legen ist. Am 6. August 2013 wurde ein Sachverständigen-Rundgang durchgeführt. Die externen Sachverständigen und die Vertreter der Fachämter haben die Entwürfe in Form von Stellungnahmen bewertet. Diese wurden Grundlage der anschließenden Fachjury-Sitzung.

Am 11. September 2013 kam die Fachjury unter der Leitung von Prof. Dr. Franz Pesch (ehemaliger Preisge-

AS&P
Albert Speer und Partner GmbH

BS+
städtebau und architektur GbR

planquadrat
Elfers Geskes Krämer Part G.

Ergebnis Überarbeitung - Ausgewählter Entwurf von planquadrat Elfers Geskes Krämer Part G.

richtsvorsitzender) zusammen, um über die überarbeiteten Wettbewerbsbeiträge zu beraten.

Mit der Entscheidung für den Beitrag vom Büro Planquadrat aus Darmstadt wurde auch dem Votum des Ortsbeirates und der Bürgerinitiative entsprochen, die sich auch für diesen Beitrag ausgesprochen hatten. Die Vertreter des Ortsbeirates und der Bürgerinitiative waren im Auswahlverfahren wie auch die Fachämter beteiligt.

Auf der Grundlage des ausgewählten Konzeptes von Planquadrat/BierbaumAichele für das Wohngebiet Hainweg werden nunmehr die weiteren Planungs- und Abstimmungsschritte bearbeitet, um die Grundlagen zur Aufstellung eines Bebauungsplanes zu erarbeiten.

3.2 Städtebau

3.2.1 Städtebauliches Konzept

Ziel des städtebaulichen Konzeptes ist die Schaffung durchgrünter Wohnquartiere, unter Einbeziehung ortstypischer Freiraum- und Bebauungsstrukturen. Die ehemals landschaftliche Parzellierung mit ihren freiräumlichen Qualitäten trägt dazu bei, dass attraktive neue Wohngebiete mit hoher Wohn- und Freizeitqualität entwickelt werden können, von denen auch die Anwohner der Nachbargebiete profitieren.

Das neue Quartier „Am Hainweg“ wird als Fortführung der angrenzenden Bebauung verstanden. Es reagiert

auf die angrenzenden Nutzungen und Gebäudetypologien, führt diese logisch fort und kombiniert sie mit neuen Qualitäten. Eine flexibel kombinierbare Gebäudestruktur innerhalb der meisten Baufelder ermöglicht ein lebendiges, neues Stadtquartier. Zwischen der Konrad-Zuse-Straße und der Heerstraße entsteht das neue Wohnquartier „Am Hainweg" mit rund 650 Wohneinheiten.

Die intensiveren Nutzungen wie Nahversorger, KiTa und Jugendzentrum sind am städtischen Platz am nördlichen Teil des Parks angeordnet. Der angelagerte Einzelhandel versorgt die Bewohner mit dem täglichen Bedarf und sorgt für eine Belebung der Quartiersmitte. Dort befindet sich auch die Bushaltestelle für das Quartier.

Zur Zonierung des privaten und öffentlichen Raums werden einheitlich gestaltete, prägende Einfriedungen entlang des Straßenraums vorgeschlagen.

Das vielfältige Angebot vom Einzelhaus, über Doppel-, Reihen und Kettenhäuser sowie bis zu dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern fördert die soziale Mischung der Wohnquartiere und schafft eine Identifikation mit dem neuen Wohngebiet. Die meisten Baufelder sind hinsichtlich ihrer Bautypologien flexibel zu belegen.

3.2.2 Flexible Baufeldbelegung

Reihenhausbaufelder können ohne weiteres durch Doppel- oder auch Einfamilienhäuser ersetzt werden. Die Zahl der Wohngebäude bzw. -einheiten kann durch die flexible Baufeldbelegung in den markierten Quartieren der Nachfrage entsprechend angepasst werden. Entsprechend können die 650 Wohneinheiten im Plangebiet nachgewiesen werden. Die Klarheit der städtebaulichen Konzeption ist in jedem Fall ablesbar und gewahrt.

3.2.3 Städtebauliche Kennwerte

Plangebiet (Bruttobauland):	ca. 208.636 m²
Verkehrsfläche:	ca. 35.904 m²
öffentliche Grünflächen:	ca. 18.523 m²
Nettobauland:	ca. 154.209 m²
Wohneinheiten (mögliches Szenario):	650 WE
bauliche Dichte:	31,2 WE/ha BBL

3.3 Freiraum und Ökologie

3.3.1 Freiflächenkonzept

Leitidee ist die Verbindung des Ortskerns mit dem Landschaftsraum. Dabei kommt den Grünstrukturen und der Ortsrandlage eine besondere Bedeutung zu. Zentrale Entwurfsidee ist die Schaffung einer grünen Mitte, dem identitätsstiftenden „Haingarten".

Flankierende Grünzüge verbinden den alten Ortskern mit dem Landschaftsraum. Alle umliegenden Nutzungen und Wohnquartiere profitieren vom zentral gelegenen „Haingarten". Die fußläufige Durchwegung des Quartiers macht diese Freiraumstruktur erlebbar und spielt somit eine wichtige Rolle. Unterstützt wird diese Idee durch qualitativ hochwertige Wohnbauflächen, die sich in ihrem Wohnungsangebot an dem städtischen Maß orientieren.

Der zentrale „Haingarten" verbindet als gemeinsamer Grünraum die verschiedenen Wohnlagen, schafft in allen Lagen eine hochwertige Wohnqualität und bietet vielfältige Spiel- und Freizeitmöglichkeiten an. Kleine Nachbarschaftstreffs in den Wohnquartieren wirken zusätzlich identitätsstiftend.

Ein dichtes Wegenetz macht den Park und die Quartierstreffs für alle erlebbar und öffnet sich in Richtung Landschaft.

Ein dem Feldflur entsprechender, artenreicher Wiesensaum sowie ein strukturiert bepflanzter Gehölzstreifen mit Obstbäumen, Gehölzgruppen und Wiesenanteilen bilden einen attraktiven, grünen Ortsrand.

Baumdächer mit Bänken und Spielpunkte werden als Schnittstellen der ost-west-verlaufenden Grünverbindungen mit dem Landschaftraum angeordnet. Diese Freiraumschwerpunkte am Landschaftssaum bzw. Ortsrand laden zum Verweilen ein und bieten einen Blick über das freie Feld. Zusätzlich zu dem zentralen „Haingarten" schaffen Nachbarschaftstreffs innerhalb der Quartiere gemeinsame Freiräume. Es entsteht ein durchgrüntes und attraktives Wohngebiet mit ortstypischen Freiraumelementen und dem „Haingarten" in der Ortsmitte.

3.3.2 Energiekonzept

Je rund 30 Wohneinheiten werden in ca. 10.000 m² große Bruttobauland-Einheiten zusammengefasst und mit einzelnen Blockheizkraftwerken sowie Pellets-Zentralen versorgt.

Extensive Dachbegrünung und Nutzung von Solarenergie minimieren weiter den Energiebedarf und tragen zu einer positiven Umweltbilanz bei. Nicht zuletzt spielt die überwiegende Südausrichtung der Gebäude eine wesentliche Rolle bei der Reduzierung des Energiebedarfs.

3.3.3 Entwässerungskonzept

Das Konzept zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser funktioniert mehrstufig. Die Gründächer dienen als erste Rückstauflächen und puffern anfallenden Niederschlag ab. Das Wasser wird dann nach zusätzlicher Speicherung in Zisternen über Notüberläufe oberflächennah den zentralen Grünflächen zugeleitet und dort versickert. Dazu erhöhen Rigolensysteme bzw. sichtbare Mulden keine Versickerung vor Ort. Bei seltenen Starkregenereignissen können auch die daran angrenzenden Wiesenflächen flach überstaut werden. Das Wasser fließt je nach Stärke des Regenereignisses unterschiedlich weit über einzelne Stufen in flache Rückhalte- und Verdunstungsflächen. Die im Haingarten und den grünen Querverbindungen attraktiv bepflanzten Staubereiche werden nur zeitweise sehr flach (max. zehn bis 15 Zentimeter) überstaut. Eine dauerhafte Vernässung ist daher nicht gegeben.

Der Umgang mit dem Niederschlagswasser könnte zudem für Kinder nachvollziehbar umgesetzt werden.

3.3.4 Schallschutz

Den südlichen Abschluss des Gebiets in Richtung Konrad-Zuse-Straße bildet ein Lärmschutzwall mit aufgesetzter Wand. Diese Anlage wird flankiert von einer Reihe aus langkronigen Bäumen, z. B. Säuleneichen, Hainbuchen oder Pappeln. Der Wall ist zudem mit Bodendeckern begrünt. Durch die Unterteilung in einen Wall mit aufgesetzter Wand (bspw. einer Gabionenwand) wird der Anlage zum Lärmschutz optisch die Massivität genommen. Die Baumreihung bildet entlang der Konrad-Zuse-Straße als zusätzliche, stadträumliche Achse den Abschluss des neuen Stadtgebiets. Die Bebauung hält nach Süden die Bauflucht ein, die der benachbarte Bestand in Richtung Osten vorgibt. Durch diesen räumlichen Abstand wird ebenfalls der Lärmeintrag reduziert. Im Bereich der vorhandenen Leitungslagen im südöstlichen Plangebiet ist die Lärmschutzwand optional mit einer Durchwegung öffenbar; hier muss dann eine Schleuse zur Sicherung der Lärmschutzwirkung umgesetzt werden.

4 Städtebaulicher Rahmenplan

Entwicklung Rahmenplan

Das Wettbewerbsergebnis diente als Grundlage für das im Anschluss an den Wettbewerb beginnende Bebauungsplanverfahren. Bevor jedoch der Bebauungsplan erstellt werden kann, sollte zuvor der Rahmenplan an die Bedürfnisse der Bevölkerung sowie der Belange der verschiedenen Fachämter angepasst werden.

Dazu wurde das Wettbewerbsergebnis des Büros planquadrat mit Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten Ende Oktober 2013 in einer Bürgerversammlung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel der Bürgerversammlung, die im Sinne einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt wurde, war es, die Bürger möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung zu informieren und zu beteiligen. So konnten diese zu einem frühen Zeitpunkt Vorschläge und Anregungen in die Planung einbringen.

In den darauf folgenden Monaten wurde der Rahmenplan in regelmäßigen Terminen mit den jeweiligen Fachämtern erörtert und entsprechend fortgeschrieben. So flossen zu den Themenbereichen Stadtplanung, Umwelt, Verkehr, Soziale Infrastruktur und technische Erschließung die jeweiligen Anforderungen in den Rahmenplan ein.

Die folgenden Kapitel beschreiben den von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden zu beschließenden Rahmenplan. Um die Entwicklung des Rahmenplans vom Wettbewerb bis zu seinem Endstand nachvollziehbar darzustellen, behandelt der Anfang jedes Kapitels die themenbezogenen Änderungen, die im Laufe des Prozesses eingeflossen sind, dargestellt anhand des Rahmenplanstands des jeweiligen Termins bei den Fachämtern.

4.1 Städtebau

4.1.1 Entwicklung Städtebau

Beitrag des Stadtplanungsamts zur Vorbereitung im November 2013

Ergebnis Stadtplanung

- Verlagerung des Parks aus der Mitte an die Hauptverkehrsachse und daraus resultierender Vergrößerung des östlich des Parks gelegenen Baufelds
- Verlängerung des südlichen Grünzugs Richtung Osten und Verschiebung der Erschließungsstraße südlich des verlängerten Grünzugs
- Verschiebung des Quartiersplatzes Richtung Norden
- „Seniorenwohnen“ mit gewerblicher Erdgeschosszone (bspw.: Bäcker, Metzger, Cafe, Friseur, Kiosk)
- Ergänzung einer zweiten Kita am südlichen Ende des Grünzugs
- Kettenhäuser entlang der Hauptverkehrsachse
- Erweiterung des Ortsrands auf zehn Meter

4.1.2 Strategische Ausrichtung

Der Rahmenplan verfolgt das Ziel, die Entwicklungsziele der Stadt- und Regionalplanung mit den Vorstellungen der Grundstückseigentümer sowie den Rahmenbedingungen am Standort in Übereinstimmung zu bringen.

Der gesamte Bereich des „Hainwegs" ist im Regionalplan Südhessen als „Vorranggebiet Siedlung, Zuwachs" dargestellt. Diese Darstellung stimmt mit der Darstellung des Flächennutzungsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden grundsätzlich überein; darin ist der Bereich größtenteils als „Wohnbaufläche mit hohem Grünanteil - Planung" dargestellt. Im nordöstlichen Bereich ist eine Fläche für den Gemeinbedarf - schulische und soziale Zwecke - dargestellt.

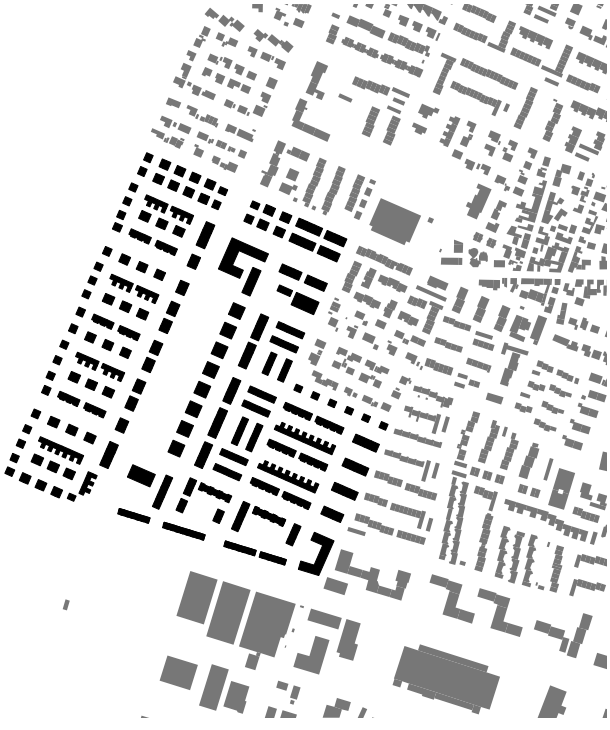
Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wurde bereits begonnen und die Behördenbeteiligung im Oktober 2012 durchgeführt. Zum damaligen Stand war jedoch noch eine „Sonderbaufläche Handel" im Flächennutzungsplan vorgesehen sowie Ausgleichsflächen auf den angrenzenden Äckern im Westen des Gebiets. Die Ausgleichsmaßnahmen werden nach heutiger Planung nicht mehr neben dem Gebiet nachgewiesen, sondern in Wiesbaden-Delkenheim (Kiesgrube Delkenheim). Daher wird eine erneute Auslegung erforderlich. Es wurde vereinbart, dass das Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren und das Bebauungsplanverfahren parallel verlaufen sollen, um nachträgliche Änderungen zu vermeiden. Die im Rahmenplan vorhandenen Grünzüge werden dabei nicht im Flächennutzungsplan zeichnerisch dargestellt, sondern durch eine textliche Umschreibung in Form von „Wohnbauflächen mit hohem Grünanteil" dargestellt.

Der im Anschluss an den Rahmenplan folgende Bebauungsplan wird die Ziele des Rahmenplans als verbindliche Satzung festsetzen und damit Baurecht schaffen. Alle weiteren gestalterischen und qualitätssichernden Ziele des Rahmenplans, die nicht über den Bebauungsplan geregelt werden können, sollen z. B. in einem Gestaltungshandbuch vorgegeben oder müssten ansonsten durch textliche Festsetzungen für die Bauherren verbindlich geregelt werden.

4.1.3 Städtebauliche Struktur

Wie bereits das Kapitel zur Entwicklung des Rahmenplans gezeigt hat, gab es hinsichtlich des Städtebaus Änderungen.

Das neue Quartier „Hainweg" wird insbesondere durch die nord-südlich verlaufende Hauptachse und dem nun daran direkt angrenzenden „Haingarten" geprägt und verleiht dem Quartier sein künftiges Gesicht. Eingerahmt wird der Haingarten durch verschiedene Gebäudetypologien. Hervorzuheben sind die Punkthäuser im Osten sowie die Stadthäuser (Townhouses) im Westen, die mit ihrer Baumasse und ihrer Höhe entlang der Hauptverkehrsachse und des Gartens einen angemessenen Rahmen bilden. Im Norden schließt der „Hainplatz" an, an dem Geschäfte und soziale Einrichtungen verortet werden.



Schwarzplan

Rund um den Haingarten schließen Wohnquartiere mit unterschiedlichen Wohnangeboten an. So befinden sich im Westen zum künftigen Ortsrand hin vier Einfamilien-, Doppel- und Reihenhaus-Quartiere, die vor allem durch ihre lockere, wenig verdichtete Baustruktur und die großzügigen Gärten eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität bieten.

Östlich des Haingartens finden sich vor allem Reihen- und Kettenhäuser mit unterschiedlicher gestalterischer Ausprägung, Dichte und Ausrichtung, um der Vielzahl von Wohnansprüchen und Lebensentwürfen der künftigen Anwohner entsprechen zu können.

Besonderen Wert wurde auf die Einpassung der künftigen Bebauung in die bestehenden Strukturen am derzeitigen Ortsrand gelegt. So wurden keine neuen Gebäudetypologien benachbart, sondern die alten Strukturen logisch und verträglich mit den neuen Gebäuden fortgesetzt und attraktive neue Nachbarschaften gebildet.

4.1.4 Nutzungen

Der „Hainweg" wird ein Wohngebiet mit ca. 600 Wohneinheiten werden, welches für seine Anwohner und Menschen aus der Nachbarschaft auch Angebote für den täglichen Bedarf bieten soll. Daher ist geplant, dass es im Gebiet - im Erdgeschoss des Wohnungsbaus am geplanten „Hainplatz" - auch Flächen für Einzelhandel in flexiblen Größen geben soll. Dabei sind verschiedene Möglichkeiten denkbar: Zum einen mehrere kleinere Einzelhandelsbetriebe mit Nutzungseinheiten von ca. 200 m² Nutzfläche, die aber auch flexibel zusammenschaltbar sind. Zum anderen besteht aber auch die Möglichkeit, die Fläche komplett zu nutzen, bspw. für einen Nahversorger in der Größenordnung von 800 bis 1.200 m² Nutzfläche.

In den Geschossen darüber soll es eine Pflegeeinrichtung geben mit ca. 60 Plätzen und in dem benachbarten Geschosswohnungsbau sind barrierefreie Wohnungen für Senioren geplant. Darüber hinaus wird es für einkommensschwache Familien Wohnungen und Häuser für den geförderten Wohnungsbau geben.

Im Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan ist darauf zu achten, dass durch die geplanten Festsetzungen die Mehrfamilienhäuser eine ausreichende Mindestgröße erreichen können, damit eine wirtschaftliche Bebauung und Verwaltung der Einheiten sichergestellt ist.

Für die künftigen Kinder im Gebiet und in der bestehenden Nachbarschaft wird es zwei Kindertagesstätten geben mit 13 Gruppen unterschiedlichen Alters und auch ein Jugendzentrum für die etwas Älteren.

4.1.5 Bauliche Dichte

Die Anforderungen aus dem Wettbewerb legten die grundlegenden Maßgaben für den Rahmenplan fest. So sollten 650 Wohneinheiten im Gebiet verortet werden. Dabei legte der Wettbewerbsentwurf ein Verhältnis von Nettobauland (Grundstücke) zu öffentlichen Flächen (Straßenverkehrsflächen, öffentliche Grünflächen und Wegeflächen) von ca. 74 % zu 26 % zugrunde. Aufgrund der gestiegenen Anforderungen - beispielsweise an den Wunsch nach einer flexiblen und vielfältigen Gebäudetypologie - ging die Zahl der Wohneinheiten auf ca. 620 zurück. Ebenso verlor das Nettobauland zugunsten der öffentlichen Flächen bis ca. 71 %. Diese Flächenverluste wurden somit nicht durch eine höhere Dichte an Wohngebäuden relativiert, sondern die Qualität der Grün- und Freiräume gewahrt.

Das im Bebauungsplan festzusetzende Maß der baulichen Nutzung soll endgültig erst im Rahmen des Bebauungsplansverfahrens festgelegt werden. Dennoch gibt die Rahmenplanung erste Anhaltspunkte:

In den Einfamilien- und Doppelhausgebieten beträgt das Maß der baulichen Nutzung zwischen einer

Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,6. Die Dichte der geplanten Bebauung soll sich an diesen Werten orientieren. In Gebieten mit vorwiegend Reihenhäusern beträgt das Maß der baulichen Nutzung zwischen GRZ 0,4 und GFZ 0,8.

Auf den Grundstücken des Geschosswohnungsbaus und der Townhouses liegt die Dichte bei GFZ 1,2.

Die Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses hat zu einer deutlichen Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit der Planung geführt. So reduzierte sich die Anzahl der vorgesehenen Wohneinheiten von 650 auf 620, das Verhältnis Netto- zu Bruttobauland verringerte sich von 74 % auf 71 %. Damit werden die Gestehungskosten für das Bauland teurer. Es sollte bei der Weiterbearbeitung der Planung auf die Wirtschaftlichkeit geachtet werden, z. B. bei der Prüfung der angesetzten Querschnitte der Verkehrsflächen.

4.2 Natur und Landschaft

4.2.1. Entwicklung Umwelt

Beitrag des Umweltamts zur Vorbereitung im Oktober 2013

Beitrag Umweltamt

- Verbreiterung der beiden geplanten, in West-Ost-Richtung verlaufenden Grünachsen auf mindestens 15 Meter Breite
- Verlängerung der südlichen Grünachse auf mind. zehn Meter Breite bis zum Habichtsweg auf der entfallenden Erschließungsstraße
- Verlängerung des Haingartens bis zur südlichen Geltungsbereichsgrenze
- Nördliche Grünachse bildet mit dem Haingarten und dem Quartiersplatz eine Vernetzungsachse bis zur Eichelhäherstraße, dessen Abschluss ein kleiner Park/ Spielplatz das verbindende Element zwischen alter und neuer Bebauung bildet
- Quartiersplatz soll das Ende/den Anfang der zentralen Grünfläche (Haingarten) bilden, Vernetzungsachse von ca. sechs bis acht Meter Breite von der nördlichen Grünachse in Richtung Heerstraße und der hinter der Taunushalle anschließenden Grünflächen
- Mind. zehn Meter breite Grünachse entlang der westlichen Gebietsgrenze als Eingrünung des Baugebiets hin zur offenen Landschaft
- Durch entsprechende Festsetzungen ist sicherzustellen, dass die Porösität des Baugebiets (insbesondere die Einzel- und Doppelhausbebauung westlich der Haupterschließungsstraße) durch geeignete Festsetzungen sichergestellt wird, z. B. GRZ max. 0,25 für Einzel- und Doppelhausbebauung
- Zudem sind alle Grünachsen auf den Privatgrundstücken jeweils rechts und links auf mindestens fünf Meter Breite von jeglicher Bebauung freizuhalten
- Entlang der Konrad-Zuse-Straße ist eine hochwertige und intensiv begrünte Schallschutzmaßnahme auszugestalten

Ergebnis Umwelt

- Reihenhausbebauung entlang der Hauptverkehrsachse als städtebauliche Kante zum Park
- Westlicher Ortsrand in der Tiefe von zehn Meter auf privaten Grundstücken, durch Pflanzbindung zu sichern
- Verbreiterung der Ost-West-Grünachsen auf zehn Meter und zwei Meter tiefe angestrebte Pflanzbindungen nördlich und südlich der Achsen

4.2.2 Freiflächenkonzept im Planungsgebiet

Leitidee ist die Verbindung des alten Ortskerns mit dem Landschaftsraum. Dabei kommt den ost-west verlaufenden Grünzügen und der Offenhaltung dieser durchgängigen Verbindung zur Ortsrandlage eine besondere Bedeutung zu. Die zentrale Entwurfsidee des Wohngebiets „Hainweg" ist die Schaffung einer öffentlichen grünen Mitte, dem identitätsstiftenden „Haingarten".

Die von Osten nach Westen verlaufenden Grünzüge flankieren den Haingarten und verbinden den alten Ortskern mit dem Landschaftsraum. Alle umliegenden Nutzungen und Wohnquartiere profitieren vom zentralen Park. Die fußläufigen Verbindungen innerhalb des Quartiers machen diese Freiraumstruktur erlebbar. Unterstützt wird diese Idee durch qualitativ hochwertige Wohnbauflächen, die sich in ihrem Wohnungsangebot an dem örtlichen Charakter orientieren und mit einem hohen Anteil von privaten Grünflächen versorgt sind. Der hohe Anteil an Gartenflächen wird den Charakter eines grünen Ortsteils verstärken.

Der zentrale „Haingarten" verbindet als gemeinsame Mitte die verschiedenen Wohnlagen, schafft in allen

Schwarzplan mit Freiräumen

Beispiel für ein Spielpunktangebot
© „merry go round OHG"

Lagen eine hochwertige Wohnqualität und bietet vielfältige Spiel- und Freizeitmöglichkeiten an. Der Haingarten wird von der Straße aus sichtbar sein und so auch für Passanten die Identität des Ortes als offenen, durchgrünten Ortsteil prägen. An seinen beiden Endpunkten, an den Schnittpunkten mit den Grünzügen im Norden und Süden, wird er jeweils durch einen Baumhain mit hohen Bäumen betont. Entlang der Längsseiten wird der gegenüber den angrenzenden Flächen etwas tiefer liegende Garten von Stufen beziehungsweise zur Straße hin auch durch eine kleine Mauer gefasst werden, um so eine geschützte Atmosphäre zu vermitteln.

Am nördlichen Kopf des Gartens - vor dem Seniorenwohnen und dem Einzelhandel, im unmittelbaren Umfeld des ÖPNV Angebotes - entsteht ein kleiner städtischer Platz, der dem sozialen Leben Raum geben wird.

Angrenzend an den Quartiersplatz befindet sich der ca. 2.500 m² große generationenübergreifende Spielplatz mit vielfältigen Angeboten. Leichte Ausmuldungen und Terrassierungen gliedern den Garten in Nord-Süd-Richtung und schaffen in einigen Bereichen flache Einstauflächen, die nur bei Starkregenereignissen für wenige Stunden flach überstaut werden. Das heute wichtige Thema des Umgangs mit dem Regenwasser in

der Stadt wird so in gestalteter Form sichtbar werden.

Neben dem Spielplatz im Haingarten, der ein generationenübergreifendes Angebot bereithalten wird, werden auch Spielpunkte in den Grünzügen wegebegleitend allen Generationen Spiel und Bewegung ermöglichen.

4.2.3 Landschaftsbild

Das Wohngebiet Hainweg lagert sich an die bestehenden Ortsgrenzen von Nordenstadt, zwischen Heerstraße und Konrad-Zuse Straße, an. Die zu entwickelnden Flächen werden heute als Ackerland genutzt und stellen sich als offene baum- und strauchlose Flächen dar. Die Grenze der bestehenden Siedlungen wird durch Straßen, Hausgärten und in Teilen durch einen schmalen, mit Sträuchern und Bäumen bepflanzten Saum gebildet.

Das neue Baugebiet wird sich als Arrondierung vor diesen heterogenen Ortsrand legen. Die Höhenentwicklung und Bauformen der geplanten Wohnbebauung werden ortstypisch und in Relation zum vorhandenen Siedlungscharakter ausgebildet. Zum Feldrand werden den bestehenden Feldweg begleitend die Gärten der lockeren, zweigeschossigen ortstypischen Einzelhausbebauung angeordnet. Ein zehn Meter breiter Streifen auf den privaten Grundstücken begleitet den Feldweg und wird mit einem im Bebauungsplan zu sichernden Pflanzgebot für Bäume und hochwachsende Sträucher belegt. Der neue Ortsrand wird sich so als intensiv begrünter Streifen um das Baugebiet legen. Die Grünzüge, welche aus dem Ort zum Ortsrand führen, werden an den Schnittpunkten mit dem Feldweg durch ein flaches Baumdach besonders betont und machen so die Verknüpfung des Ortsinneren mit der Landschaft ablesbar. Kleine Plätze mit Bänken werden unter diesen Baumdächern zum Verweilen einladen.

Entlang der Konrad-Zuse-Straße wird eine Lärmschutzeinrichtung die neuen Wohngebäude vor den Geräuschen der Straße und der angrenzenden Gewerbeflächen schützen. Derzeit ist eine Kombination aus einem Wall und einer aufgesetzten Wand, z. B. aus Gabionen, geplant. Diese Kombination ermöglicht eine effektive und auch optisch ansprechende Begrünung. Baumgruppen und hochwachsende Sträucher, rankende Pflanzen sowie Wiesenflächen oder bodendeckende Stauden bilden hier ein grünes Band entlang der Straße und werden durch Blühaspekte, Herbstfärbung und den Jahreszeitlichen Wechsel ein lebendiges Bild vermitteln.

4.2.4 Flora und Fauna

Das Planungsgebiet hat aufgrund seiner isolierten Lage zwischen Siedlungsrand und örtlichem Verkehrsnetz sowie aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung nur eine geringe bis mittlere Bedeutung für Flora, Fauna und Biotopvernetzung. Im Gebiet ist eine typische Tier- und Pflanzengesellschaft der intensiv genutzten Agrarräume anzutreffen. Erhaltenswerte Bäume, Gehölze oder sonstige Florenelemente sind nicht vorhanden. Mit Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel sind bodenbrütende Vogelarten vertreten, die für die offene Feldflur charakteristisch sind und dem Artenschutz unterliegen.

Der Planungsraum liegt zudem innerhalb eines Schwerpunktbereichs für regionale Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Lebensräumen für den Feldhamster. Die Art ist im Anhang IV der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie aufgeführt und nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt.

Für die planungsrelevanten Arten (insbesondere europäische Vogelarten, Feldhamster) gelten die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetz. Um die möglichen Beeinträchtigungen dieser geschützten Tierarten durch das Planungsvorhaben einzuschätzen, wurden bereits 2013 erste faunistische Erfassungen im Gebiet durch-

geführt und eine artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme mit Handlungsempfehlungen im Zuge des Rahmenplans erarbeitet. Im Rahmen der Erfassungen wurden innerhalb des Planungsraums keine Baue von Feldhamstern nachgewiesen. Das potenzielle Vorkommen von Feldhamstern ist jedoch in den weiteren Verfahrensschritten wiederholt zu untersuchen. Für die geschützten und gefährdeten Feldvögel werden zur Sicherung ihrer lokalen Populationen geeignete Ersatzlebensräume wie Brache- und Blühstreifen im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgeschlagen.

Die artenschutzrechtlichen Vorgaben werden im Bebauungsplanverfahren abschließend bewältigt. Hierzu werden Vermeidungsmaßnahmen, wie z.B. Bauzeitregelungen und spezielle, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zum Artenschutz (sogenannte CEF-Maßnahmen) im Bebauungsplan verbindlich festgelegt.

In dem neuen Wohngebiet „Hainweg" entstehen öffentliche und private Grünflächen, die neben intensiven Nutzungen wie Kinderspiel auch Wiesen sowie Baum- und Strauchpflanzungen aufweisen. Damit entstehen neue Lebensräume insbesondere für Brutvögel der Siedlungsrandlagen und Parklandschaften.

4.2.5 Klima

Die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf das örtliche Klima und die lufthygienischen Verhältnisse sollen durch ein vertiefendes klimatisches Gutachten bewertet (Klimafolgebewertung) und im Umweltbericht inklusive der Optimierungsmöglichkeiten abgehandelt werden.

Die Umwandlung bisher ackerbaulich genutzter Flächen zu durchgrünten Wohnbauflächen führt voraussichtlich zu einer geringfügigen Überwärmung, da Baumasse und versiegelte Flächen zunehmen. Aufgrund der öffentlichen Grünzüge und der durchlässigen Siedlungsstruktur ist von einer weitgehend funktionsfähigen Durchlüftung der Siedlungsgebiete auszugehen.

4.2.6 Ausgleichsmaßnahmen

Soweit das Planungsvorhaben nicht vermeidbare, erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild verursacht, sind diese nach den Vorgaben des Bundesnaturschutz- und Baugesetzbuchs im Plangebiet auszugleichen oder alternativ durch Maßnahmen an anderer Stelle zu kompensieren. Das Vorhaben verursacht im Wesentlichen Beeinträchtigungen des Boden- und Wasserhaushalts durch Bebauung und Neuversiegelung und einen Verlust von Lebensraumfunktionen der bestehenden Feldflur. Diese Beeinträchtigungen können durch etliche Maßnahmen im Plangebiet vermindert und ausgeglichen werden, wie z. B. durch wasserdurchlässige Flächenbefestigungen, Rückhalt von Niederschlagswasser sowie umfangreiche Begrünung von privaten und öffentlichen Freiflächen. Verbleibt darüber hinaus ein Ausgleichsbedarf, wird dieser voraussichtlich planextern in der „Kiesgrube Wiesbaden-Delkenheim" gedeckt. Die abschließende Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung erfolgt im zu erarbeitenden Umweltbericht.

4.2.7 Lärmimmissionen

Schallschutzkonzept

Den südlichen Abschluss des Gebiets in Richtung Konrad-Zuse-Straße bildet ein Lärmschutzwall mit aufgesetzter Wand. Durch die horizontale Unterteilung in einen Wall mit aufgesetzter Wand wird der Anlage die Massivität genommen.

Gestalterisch wird die Schallschutzanlage von einer Reihe aus langkronigen Bäumen, z. B. Säuleneichen, Hainbuchen oder Pappeln flankiert. Der Wall ist zudem mit Bodendeckern begrünt. Die Baumreihung bildet als zusätzliche stadträumliche Achse entlang der Konrad-Zuse-Straße den Abschluss des neuen Stadtgebiets. Die Bebauung hält nach Süden die Bauflucht ein, die der benachbarte Bestand in Richtung Osten vorgibt. Durch diesen räumlichen Abstand wird ebenfalls der Lärmeintrag reduziert. Im Bereich der vorhandenen Leitungstrassen im südöstlichen Plangebiet ist die Lärmschutzwand optional mit einer Durchwegung öffenbar; hier muss dann eine Schleuse zur Sicherung der Lärmschutzwirkung umgesetzt werden.

Die erste Zeile der Bebauung mit Einzelhäusern nördlich des Lärmschutzwalls wird auf zwei Geschosse begrenzt, um die Wirksamkeit der Lärmschutzwand nutzen zu können.

Die städtebauliche Struktur im Plangebiet wurde so optimiert, dass sichergestellt ist, dass jedes Gebäude über zumindest eine ruhige Fassadenseite verfügt, auf der die Außenwohnbereiche, wie z. B. Terrassen, Balkone und Wohngärten, vorgesehen werden können.

Zum Schutz, insbesondere gegen die nächtlichen Geräuscheinwirkungen im Plangebiet, wird vorgeschlagen, in die zum Schlafen benutzten Aufenthaltsräume der künftigen Gebäude eine fensterunabhängige schallgedämmte Lüftung einzubauen. Hierdurch wird den Anwohnern die Möglichkeit gegeben zu entscheiden, ob sie bei geöffnetem oder geschlossenem Fenster schlafen möchten. Die vorgeschlagene Lüftung wird ohnehin realisiert werden müssen, um die Anforderungen der Energieeinsparverordnung einhalten zu können.

Für die Gebäude am südlichen Gebietsrand und entlang der das Plangebiet erschließenden Straßen innerhalb bzw. angrenzend an das Plangebiet wird für einen Teil der künftigen Gebäude der Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich.

Straßenverkehrslärm

Wie den obigen Ausführungen zu entnehmen ist, stellt der Straßenverkehrslärm die für das Plangebiet relevante Schallquelle dar. Im schalltechnischen Gutachten zur Rahmenplanung wurden, bezogen auf den Straßenverkehrslärm, zwei Aufgabenstellungen untersucht:

- Geräuscheinwirkungen im Plangebiet
- Zunahme des Straßenverkehrslärms außerhalb des Plangebiets aufgrund des zusätzlichen Verkehrs durch die Entwicklung des Plangebiets

Geräuscheinwirkungen im Plangebiet

Für das Plangebiet wurde eine städtebaulich-schalltechnisch optimierte Baustruktur und ein Konzept des aktiven Schallschutzes entlang der Konrad-Zuse-Straße entwickelt, um bestmöglich auf die auf das Plangebiet einwirkenden Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrslärms zu reagieren. Diese städtebauliche Struktur gewährleistet gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet.

Hinsichtlich ihrer schalltechnischen Bewertung unterscheiden sich die beiden untersuchten verkehrlichen Erschließungsmodelle „Nord-Süd-Anbindung“ und „Nord-Süd-Ost-Anbindung“ grundsätzlich nicht.

Die Abbildung zeigt beispielhaft die Beurteilungspegel im Plangebiet am Tag bezogen auf das Erdgeschoss.

Beurteilungspegel Straßenverkehrslärm Tag (6.00 - 22.00 Uhr) mit Bebauung im Plangebiet Erdgeschoss / IBK

Auf dieser Immissionsorthöhe befinden sich die schutzbedürftigen Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Wohngärten) der künftigen Gebäude. In der Abbildung sind mit grün diejenigen Fassaden gekennzeichnet, an denen der Orientierungswert DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete eingehalten wird. Gelbe Darstellungen zeigen die Fassaden, an denen der Orientierungswert für Mischgebiete eingehalten wird. Wie der Abbildung zu entnehmen ist, wird an der überwiegenden Zahl der Gebäudefassaden der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete eingehalten. Lediglich an den unmittelbar zu den umgebenden Erschließungsstraßen gelegenen Fassaden überschreitet der Beurteilungspegel den Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete. Der Orientierungswert für Mischgebiete wird jedoch regelmäßig eingehalten, lediglich in den oberen Geschossen treten punktuell Überschreitungen des Orientierungswerts für Mischgebiete auf.

Selbst im schalltechnisch kritischen Beurteilungszeitraum Nacht wird z. B. im ersten Obergeschoss, wie die Abbildung zeigt, an der überwiegenden Zahl der Gebäudefassaden der Orientierungswert für Mischgebiete (gelbe Kennzeichnung) eingehalten. Lediglich auf den zur Konrad-Zuse-Straße bzw. den innergebietlichen Erschließungstraßen gelegenen Fassadenseiten wird der Orientierungswert für Mischgebiete überschritten.

Für eine Wohngebietsentwicklung in einem Ballungsraum ist die weitgehende Einhaltung des

Beurteilungspegel Straßenverkehrslärm Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) mit Bebauung im Plangebiet 1. Obergeschoss / IBK

Schutzniveaus nach DIN 18005 eines Allgemeinen Wohngebiets am Tag und eines Mischgebiet bzw. eines Allgemeinen Wohngebiets auf dem Schutzniveau der Verkehrslärmschutzverordnung eine belastbare Voraussetzung, um ein solches Plangebiet zu entwickeln und gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

An den Fassaden, an denen die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete überschritten werden, sind passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern sowie der Einbau von schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftungen für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume, erforderlich. Die hieraus resultierenden baulichen Anforderungen werden weitgehend bereits durch die ohnehin erforderlichen Anforderungen aufgrund der Energieeinsparverordnung gewährleistet.

Zunahme des Straßenverkehrslärms außerhalb des Plangebiets

Durch die Entwicklung des Plangebiets nimmt der Straßenverkehrslärm auf den vorhandenen, das Plangebiet erschließenden Straßen, zu. Zur Kompensation dieser Zunahme des Straßenverkehrslärms sieht das verkehrliche Konzept zur Erschließung des Plangebiets eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem Westring von 50 km/h auf 30 km/h vor. Unter Berücksichtigung der Reduzierung der Geschwindigkeit wird sichergestellt, dass auf nahezu allen untersuchten Straßen eine Geräuschzunahme von deutlich weniger

als 1 dB(A) zu erwarten ist. Die höchste Zunahme tritt auf einem Abschnitt der Heerstraße (östlich der Eichelhäherstraße) auf. Sie beträgt für den schalltechnisch kritischsten Planungsfall „Süd-Nord-Anbindung“ 2,7 dB(A) am Tag und in der Nacht. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen in diesem Abschnitt werden jedoch keine kritischen Beurteilungspegel erreicht. Der heranzuziehende Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Wohngebiete wird sicher eingehalten. Somit kann die Zunahme des Straßenverkehrslärms den betroffenen Anwohnern zugemutet werden.

Geplante Einzelhandelsnutzung

Auf der Ebene der Rahmenplanung können die konkreten schalltechnischen Auswirkungen einer potentiellen Einzelhandelsnutzung noch nicht ermittelt werden, da wichtige Eingangsgrößen derzeit noch unbekannt sind. Aufgrund der Erfahrung aus vergleichbaren Projekten sind Geräuschkonflikte jedoch nicht auszuschließen. Daher wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt empfohlen, die Stellplätze wenn möglich in einer Tiefgarage zu realisieren, um Konflikte mit den angrenzenden Allgemeinen Wohngebieten zu vermeiden. Auch wird darauf hingewiesen, die Lkw-Andienungszone weitgehend schalltechnisch zu optimieren. Die nächtliche Andienung bzw. die nächtliche Abfahrt von Kunden führen in aller Regel zu Geräuschkonflikten.

Beurteilungspegel Straßenverkehrslärm Tag (6.00 - 22.00 Uhr) ohne Bebauung im Plangebiet 2. Obergeschoss / IBK

4.2.8 Boden

4.2.8.1 Altlasten

Nach Auskunft aus dem Altflächen-Informationssystem (ALTIS) des Regierungspräsidium Darmstadt vom 17.08.2012 sind im Informationssystem keine Einträge zu ehemaligen Betrieben vorhanden. Auch das Altflächenkataster des Umweltamtes weist keine Einträge umweltrelevanter (ehemaliger) Nutzung für den Geltungsbereich auf. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass Böden mit erheblichen Schadstoffbelastungen vorliegen (§ 9 Abs. 5 Satz 3 BauGB).

4.2.8.2 Kampfmittel

Das Regierungspräsidium Darmstadt teilte mit, dass die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder ergeben hat, dass sich das im Lageplan näher bezeichnete Gelände in einem Bombenabwurfgebiet und im Bereich von ehemaligen Flakstellungen befindet.

Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden. Daher wurde im Frühjahr 2013 eine Detektion der Flächen durchgeführt. Die Auswertung der Messwerte ergab 42 Anomalien, die als kampfmittelrelevant eingestuft werden. Diese sind im weiteren Verfahren durch Aufgrabung zu überprüfen.

4.2.8.3 Bodengutachten

Im Jahr 1996 wurde im Zuge einer geplanten Erschließung des Neubaugebiets „Hainweg" ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Baugrund- und die Grundwasserverhältnisse untersucht sowie die Versickerungsfähigkeit der in situ anstehenden Böden beurteilt. Im Folgenden werden dabei ausschließlich die wichtigsten Erkenntnisse zusammenfassend wiedergegeben:

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bis in Tiefen von 0,3 bis 0,5 Meter unter Gelände-Oberkante (GOK) Mutterboden angetroffen wird, darunter wurden bis in Tiefen zwischen 1,3 und 3,5 Meter unter GOK Schluff und Ton mit unterschiedlichen Gewichtsanteilen der jeweils anderen Bodenart sowie wechselnden Sand- und örtlich Kiesanteilen erbohrt. Unterhalb der Schluffe und Tone bis zur Endteufe von max. 5,0 Meter unter GOK wurden Sand und Kies erbohrt.

Hinsichtlich der Grundwasserverhältnisse wurde bei keinem der Aufschlüsse Grund- und/oder Schichtwasser angetroffen. Das Grundwasser lag bei den zwei Grundwassermessstellen im Gebiet bei 7,62 Meter unter GOK sowie bei 4,2 Meter unter GOK. Es konnte abschließend nicht geklärt werden, in welcher Tiefe das Grundwasser ansteht, ob es gespannt ist und um welchen Grundwasserleiter es sich handelt.

Die im Plangebiet angetroffenen Bodenschichten haben unterschiedliche Durchlässigkeitsbeiwerte. Die oberhalb der Grundwasseroberfläche angetroffenen bindigen Böden werden als sehr schwach durchlässig eingestuft. Eine Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen ist im Projektareal nach Einschätzung des Gutachters nur über Mulden und Rigolenversickerung sinnvoll möglich.

Quelle:

„Gutachterliche Stellungnahme" vom 16.08.1996
Bauvorhaben: Baugebiet „Hainweg", Wiesbaden-Nordenstadt
Gegenstand: Baugrunderkundung und Gründungsberatung
Gutachter: Baugrundinstitut Franke-Meißner und Partner GmbH, Max-Planck-Ring 47, 65205 Wiesbaden-Delkenheim

4.2.9 Konflikte

Die zentral von Norden nach Süden verlaufende Grünachse ist direkt an die zentrale Verkehrserschließung herangerückt. Dadurch könnte die Erholungs- und Ruhefunktion durch Lärm und sonstige Immissionen leiden. Landschaftsplanerisches Ziel ist eine möglichst gute Abschirmung der Fläche für die ruhige Naherholung.

Eine komplette Durchgängigkeit der zentralen Grünfläche von Norden nach Süden, wie seitens der Landschaftsplanung aus Vernetzungsgründen gefordert, konnte nicht umgesetzt werden. Die Kita im Süden und das Stadtteilzentrum im Norden des Grünzugs wirken als Riegel.

Die von Westen nach Osten verlaufenden Grünachsen, welchen u. a. eine wichtige Belüftungsfunktion

übernehmen sollten, werden hinsichtlich der aus landschaftsplanerischer Sicht geforderten Breiten unterschritten (nur zehn und zwei Meter anstatt 15 und fünf Meter für Grünfläche und Anpflanzungen auf privaten Flächen).

Die mehr oder weniger geschlossenen Häuserzeilen östlich der Punkthäuser an der zentralen Grünachse könnten die Belüftung des Gebiets in west-östlicher Richtung behindern.

Laut Rahmenplan sollen in den Reihenhausgebieten auch Ausnutzungsgrade von GRZ 0,4 möglich werden. Der Flächennutzungsplan stellt für das gesamte Gebiet stark durchgrünte Wohnbebauung dar. Daraus ist eine max. GRZ von 0,35 abzuleiten. Aus stadtklimatologischen Gründen wurde eine GRZ 0,25 gefordert (insbesondere für die Einzel- und Doppelhausbebauung westlich der Haupterschließungsstraße).

Die Tiefgaragenflächen der Punkthäuser greifen weit unter die Grundstücksfreiflächen aus. Durch einen geringeren Anteil unterbauter Freiflächen könnte in einem höheren Maß großkroniger Baumbestand entwickelt werden, der über die Beschattungswirkung als Temperaturpuffer wirken und wichtige Luftfilterleistungen erbringen kann. Eine Möglichkeit dieses Ziel zu optimieren wäre eine komplette Unterbauung der Gebäude mit Tiefgaragen.

4.3 Verkehr

4.3.1 Entwicklung Verkehr

Rahmenplan zum Fachtermin Verkehr im Dezember 2013

Ergebnis Verkehr

- Festlegung und Kategorisierung von Straßenquerschnitt-stypen, Anpassung der Straßenquerschnitte
- Einfügen von Stellplatzanlagen für Reihenhäuser
- Anpassung der Gebäudetypologien an geänderte Grundstückszuschnitte und Verkehrsführung (auch unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung)

4.3.2 Verkehrsprognose & zukünftiges Straßennetz

Das Plangebiet wird im Norden von der Heerstraße und im Süden von der Konrad-Zuse-Straße (K 663) begrenzt. Während die Heerstraße, wie die weiter benachbarten Straßen, der Erschließung der im Norden und Osten gelegenen Wohngebiete des Stadtteils dienen, nimmt die Konrad-Zuse-Straße auch übergeordnete Funktionen wahr. Sie verbindet den benachbarten Stadtteil Erbenheim mit dem Stadtteil Nordenstadt und ermöglicht über den Ostring eine Umfahrung des Ortskerns in Richtung Hofheim.

Die folgende Verkehrsuntersuchung umfasst nicht das Verkehrskonzept „Östliche Vororte“, da dieses nicht Bestandteil der Rahmenplanung ist.

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme wurde das aktuelle Verkehrsgeschehen im Nahbereich des Plangebiets erfasst und darauf aufbauend die im Jahr 2025 zu erwartende Belastungssituation im Verkehr prognostiziert. Zunächst wurden die Verkehrszustände für den sogenannten Prognose-Nullfall bestimmt. In die Betrachtungen wurden alle bekannt gemachten Nutzungsänderungen einbezogen, die das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum künftig nennenswert beeinflussen können. Hierzu gehören

- die Ansiedlung neuer Betriebe und die Erweiterung von Betriebseinheiten im Gewerbegebiet Borsigstraße südlich des Plangebiets welche nach bestehendem Planungsrecht möglich sind
- der Neubau des „Stadtteilzentrums Hessenring“ im Ortsbezirk Nordenstadt mit der Erweiterung der Grundschule und der Kindertagesstätte
- die Ausweisung eines neuen Wohngebiets „Im Boden II“ im benachbarten Ortsteil Erbenheim
- die Ausweisung eines neuen Wohngebiets im Ortsteil Bierstadt („Bierstadt-Nord“)

Prognose-Nullfall 2025 / H+F

- die Fertigstellung der Gebäudekomplexe und Wohnquartiere der Clay-Kaserne in Erbenheim
- die Bebauung des sogenannten DYWIDAG-Geländes in Erbenheim-Süd

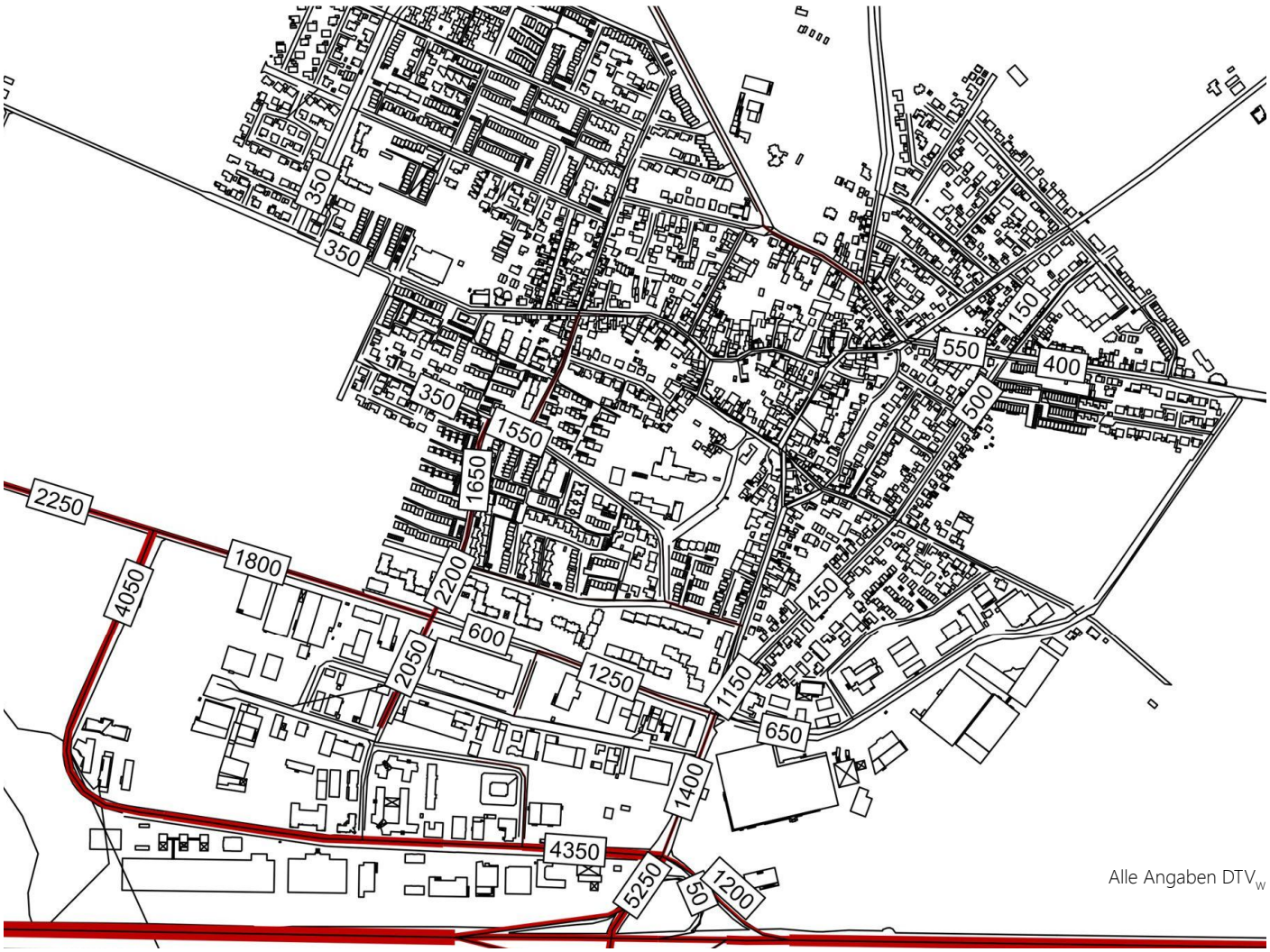
Die durch diese Nutzungen zu erwartenden Neuverkehre wurden, soweit keine spezifischen Angaben vorlagen, nach den „Hinweisen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen – Ausgabe 2006", der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. und mit Hilfe des Programmsystems Ver_Bau (D. Bosserhoff, 2012) ermittelt.

Schließlich wurde in Anlehnung an die Untersuchungen zur Entwicklung des DYWIDAG-Geländes bis zum Jahr 2025 von einem zusätzlichen pauschalen Verkehrszuwachs von ca. 1,8 % ausgegangen. Er berücksichtigt das veränderte Mobilitätsverhalten bis 2025.

Auf der Grundlage eines im Rahmen der Untersuchungen zum Stadtteilverkehrsplan Nordenstadt entwickelten Verkehrsmodells wurden die im Straßennetz zu erwartenden durchschnittlich täglichen Verkehrsmengen für verschiedene Prognosefälle abgebildet.

Die für den Prognose-Nullfall ermittelten täglichen Kfz-Verkehre an Normalwerktagen sind für den Stadtteil Nordenstadt in der oben abgebildeten Grafik veranschaulicht.

Es zeigt sich, dass im Prognosejahr 2025 bereits ohne Berücksichtigung des Plangebiets mit nennenswerten Verkehrszunahmen zu rechnen ist. In der oben abgebil-



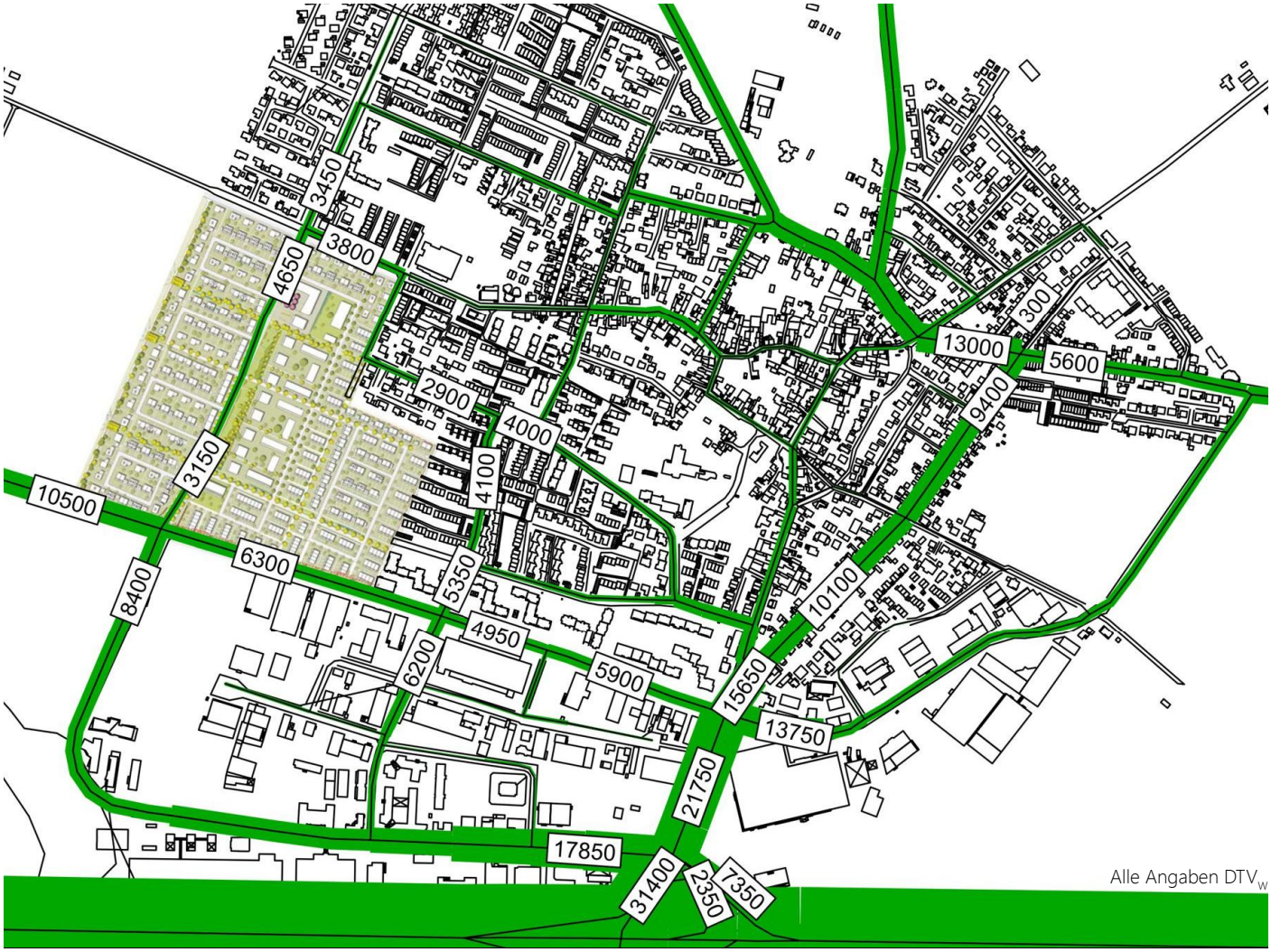
Prognose-Nullfall 2025 - Verkehrszunahmen / H+F

deten Grafik sind die Verkehrszunahmen gegenüber dem heutigen Zustand dargestellt. Die Belastungen auf den Randstraßen zum Plangebiet nehmen auf der Heerstraße um rund 20 % und auf der Konrad-Zuse-Straße um teilweise mehr als 30 % zu.

Für den sogenannten Prognose-Planfall sind weitere Belastungszunahmen zu erwarten. Der Planfall setzt sich aus den Verkehrsbeziehungen des Prognose-Nullfalls und den Verkehrsbeziehungen zusammen, die bei Errichtung des Wohngebiets Hainweg neu entstehen. Unter Einbeziehung der geplanten Kindertagesstätten, einer Pflegeeinrichtung und eines Nahversorgers im Plangebiet werden täglich voraussichtlich knapp 4.000 neue Kfz-Fahrten erzeugt. Der Lkw-Anteil liegt bei etwa 3 %.

4.3.3 Äußere Anbindung

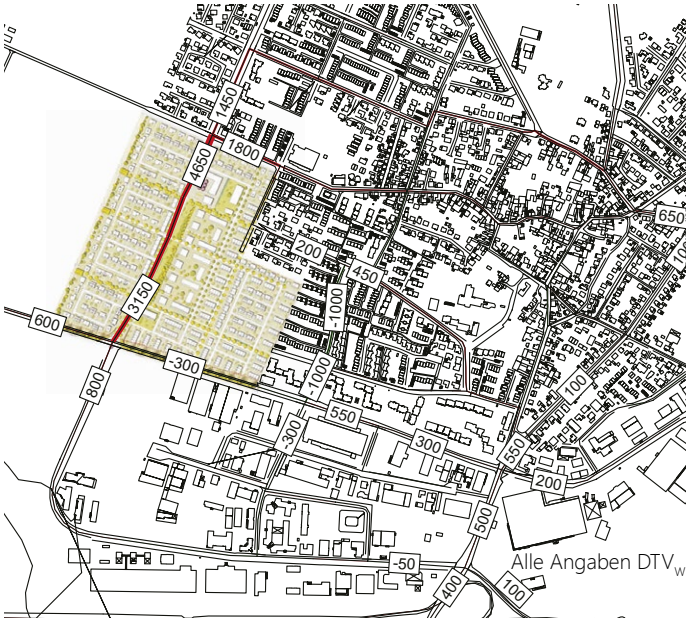
Die gegenwärtigen Überlegungenn sehen eine Anbindung des Plangebiets im Norden an die Heerstraße und im Süden an die Konrad-Zuse-Straße vor, wobei die Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz über Kreisverkehrsplätze realisiert werden sollen. Eine zusätzliche Erschließung ist in Verlängerung zur bestehenden Eichelhäherstraße denkbar, welche das Plangebiet direkt mit dem Kernort verbinden könnte („Ostanbindung"). Die Haupterschließung soll über eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Verkehrsachse (Verlängerung des Westrings von der Heerstraße bis zur Konrad-Zuse-Straße) gewährleistet werden.



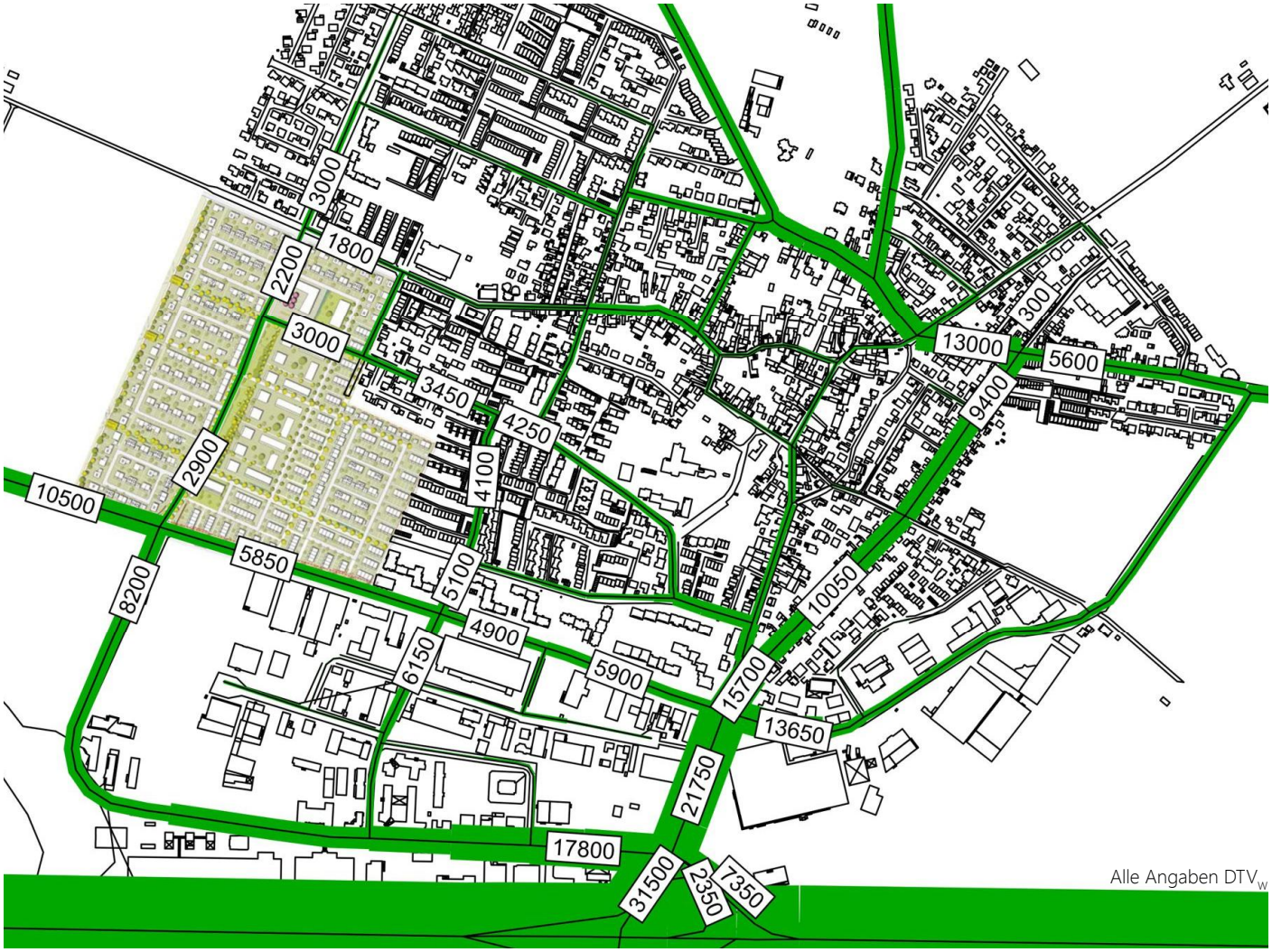
Prognose-Planfall / H+F

Die verkehrliche Belastungssituation im Prognose-Planfall bei Nord-Süd-Anbindung des Plangebiets wird in der oben abgebildeten Grafik sichtbar: Gegenüber dem Prognose-Nullfall steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Heerstraße auf fast das Doppelte (90 %) an, während auf der Konrad-Zuse-Straße keine besonderen Belastungsänderungen zu erkennen sind. Die Belastungen auf dem Westring nehmen ebenfalls beträchtlich zu (> 70 %). Auch im benachbarten untergeordneten Straßennetz (z. B. Eichelhäherstraße, Pommernstraße, Robert-Stolz-Straße) lassen sich Belastungszuwächse feststellen.

Nennenswerte Entlastungen aufgrund von Verkehrsverlagerungen stellen sich hingegen auf dem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Abschnitt des Hessenrings



Differenzbelastung Planfall - Prognose-Nullfall / H+F



Variante Ostanbindung / H+F

ein, die sich noch in den Daimlerring fortsetzen. Die durch das Plangebiet führende Nord-Süd-Achse ist im nördlichen Abschnitt – aufgrund der dort vorgesehenen Versorgungseinrichtungen (Kindertagesstätte, Pflegestation, Nahversorger) – mit etwa 4.650 Kfz deutlich stärker belastet als der südliche Abschnitt (ca. 3.150 Kfz).

Mit einer Ostanbindung des Plangebiets geht die Belastung auf der Haupterschließungsachse des Plangebiets vor allem im nördlichen Teil deutlich zurück, wie die Grafik zeigt. Ähnliches gilt für die Belastungen auf der Heerstraße, die sich mehr als halbieren, während die Belastungen auf der Eichelhäherstraße erwartungsgemäß zunehmen (+ ca. 20 %).

Beide Varianten sind verkehrstechnisch realisierbar. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Ostanbindung des Wohngebiets Hainweg zur Eichelhäher Straße wünschenswert, da der Verkehr besser verteilt wird und nicht ausschließlich die Heerstraße mehrbelastet. Die dargestellte Umlegung ist jedoch im weiteren Verlauf der Verkehrsuntersuchung auf das Nutzungs- und Erschließungskonzept anzupassen.

Die geprüften Knotenpunkte im untergeordneten Netz (Eichelhäherstraße/Hessenring, Heerstraße/ Eichelhäherstraße) und die als Kreisverkehrsplätze auszubauenden Verknüpfungspunkte Heerstraße/ Westring und Konrad-Zuse-Straße/Westring sind ausreichend leistungsfähig. Für die im weiteren Untersuchungsgebiet gelegenen Knotenpunkte Stolberger

Straße/Konrad-Zuse-Straße/Ostring und Stolberger Straße/Borsigstraße/Rampe BAB 66 sind bereits im Prognose-Nullfall Abwicklungsprobleme zu erwarten. Zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen sind hier bauliche und betriebliche Maßnahmen zu ergreifen.

4.3.4 Innere Erschließung

Das Gebiet wird über je einen Kreisverkehr im Norden und Süden an die Umgebung angebunden. Zwischen diesen beiden Anschlüssen erstreckt sich die Haupterschließungsstraße, an der sich auch der Haingarten sowie der Quartiersplatz befinden. Mit einem Querschnitt von 17,5 m entspricht dieser dem Querschnitt der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen Nr. 3.5 (RASt 06) und ermöglicht grundsätzlich beidseitiges Parken. Im nördlichen Abschnitt der Haupterschließungsstraße befinden sich im Bereich der Quartiersmitte zwei Haltestellen für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV). Weitere Haltestellen sind am südlichen Kreisel vorgesehen.

Die Nebenerschließungsstraßen sind nach ihrem Nutzungsanspruch bemessen. Sie werden in drei Querschnittstypen unterteilt.

Die östlich der Hauptverkehrsachse anschließende Ringerschließung bindet das gesamte östliche Areal, darunter auch die beiden Kitas, an die Hauptverkehrsachse an. Der Straßenquerschnitt bemisst sich nach dem RASt 06-Querschnitt Nr. 2.6 und hat eine Gesamtbreite von 15,5 m. Hier kann ebenfalls grundsätzlich beidseitig geparkt werden.

Die im weiteren Verlauf anschließende Ringerschließung legt den RASt 06-Querschnitt Nr. 2.4 mit einer Breite von insgesamt 12,25 m zugrunde.

Die Wohnstraßen haben alle eine Breite von 8,0 m (RASt 06-Querschnitt Nr. 1.2).

Die vier verschiedenen Straßentypen haben im Rahmenplan durchgängig die gleichen Maße und Breiten. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte (Vorentwurfs-/Entwurfsplanung der Verkehrsflächen) wird jedoch geprüft werden, ob jeder derzeit angesetzte Querschnitt in seiner gesamten Breite benötigt wird oder an welcher Stelle eine Reduzierung möglich ist.

Der bestehende Mischwasserkanal in Verlängerung der Eichelhäherstraße benötigt eine 6,0 m breite Trasse, die von Bebauung freizuhalten ist. Dies dient der Sicherstellung von genügend Lichtraum für eventuelle Kanalerneuerungsarbeiten. Hiervon müssen mindestens 3,0 m mit Asphalt oder Pflasterung versehen sein, so dass der Kanal vom Kanalbetrieb mit Betriebsfahrzeugen andienbar ist. Die Seitenstreifen sind so mit Unterbau zu verstärken, dass Schwerlastfahrzeuge bei Ausweichmanövern nicht versinken. Eine Begrünung ist jedoch möglich.

4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit der Erschließung des Gebiets ergibt sich auch ein Mehrbedarf an Bushaltestellen für den öffentlichen Nahverkehr. So wird das Gebiet künftig über zwei zentrale Haltestellen am Quartiersplatz verfügen sowie über weitere am südlichen Kreisel. Damit ist eine gute Erreichbarkeit der Haltepunkte im gesamten „Hainweg" sowie in den angrenzenden Gebieten gewährleistet. Der Liniennetzplan sowie die Taktung werden seitens der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH entsprechend der Vorgaben des von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Nahverkehrsplans im Rahmen der weiteren Planungen erstellt bzw. angepaßt.

4.3.6 Fuß- und Radwege

Das Gebiet soll künftig über verschiedene Wegeverbindungen verfügen. Insbesondere der Anschluss und die Fortführung bestehender Wege wurden berücksichtigt. So sind folgende Fuß- und Radwege vorgesehen:

- Zwei Wege entlang der ost-westlich verlaufenden Grünzüge im Norden und Süden, beginnend an der Bestandsbebauung bis hin zum künftigen Ortsrand.
- Eine Nord-Süd-Verbindung in Verlängerung der Eichelhäherstraße.
- Nord-Süd-Verbindungen der westlichen Wohnquartiere untereinander sowie mit den in den Grünzügen verlaufenden Wegen.
- Wege zwischen den Punkthäusern und dem Haingarten.

Neben diesen Fuß- und Radwegeverbindungen soll jede Straße über ausreichend breite Gehwege sowie die Mischverkehrsstraßen über genügend Breite für ein sicheres Nebeneinander von Fußgängern und PKWs verfügen. Es ist zu prüfen, inwieweit in der Hauptverkehrsachse ein Schutzstreifen für Radfahrer angeboten werden kann.

4.3.7 Private Stellplätze und Öffentliche Parkplätze

Im gesamten Hainweg sollen dem Rahmenplan entsprechend ca. 620 Wohneinheiten entstehen. Der dabei nötige Stellplatzbedarf für PKW wurde anhand der Stellplatzsatzung der Stadt Wiesbaden hergestellt. Somit werden für Einfamilien-, Doppel- und Kettenhäuser je zwei Stellplätze auf dem dazugehörigen Grundstück nachgewiesen. Für Reihenhäuser sowie dem Geschosswohnungsbau werden mindestens 1,5 Stellplätze je Wohneinheit auf dem Grundstück, in einer Tiefgarage oder auf oberirdischen Stellplatzanlagen dargestellt.

Für Besucher wird es ausreichend Parkplätze entlang der Straße geben. So können nach dem derzeitigen Planstand für die ca. 620 Wohneinheiten ca. 230 Parkplätze bereitgestellt werden, die sich gleichmäßig im gesamten Gebiet verteilen.

4.3.8. Nebenanlagen

Die Stadt legt für jedes anschlusspflichtige Grundstück Art, Größe, Anzahl und Zweck der Sammelbehälter fest. Sie berücksichtigt hierbei die zu erwartenden Abfallmengen und die Anzahl der Bewohner des angeschlossenen Grundstücks. Auf jedem anschlusspflichtigen Grundstück soll die Anzahl der Sammelbehälter so gering wie möglich gehalten werden (Abfallwirtschaftssatzung § 8 Abs. 2).

4.4 Technische Erschließung

4.4.1 Entwicklung Technische Erschließung

Rahmenplan zum Fachtermin Techn. Erschließung im Februar 2014

Ergebnis Technische Erschließung

- Anpassung der benötigten sozialen Infrastruktureinrichtungen an Bedarf
- Optimierung der Stadthäuser hinsichtlich Erschließung
- Kein oder größerer Versatz in der Hauptverkehrsstraße

4.4.2 Entwässerung

Die entwässerungstechnische Erschließung des Planungsgebiets erfolgt im Trennsystem. Bei diesem Entwässerungssystem werden getrennte Kanal- und Ableitungssysteme für die Schmutzwasser- und Regenwasserabflüsse vorgesehen.

4.4.2.1 Schmutzwasser

Das Schmutzwasser aus dem Planungsgebiet kann nach Aussage der Landeshauptstadt Wiesbaden in der angrenzenden öffentlichen Abwasserkanalisation aufgenommen werden. Die Ableitung des Schmutzwassers erfolgt bis zum Anschluss an den Bestand im Freispiegelabfluss. Als Vorflut dient der zentrale Mischwasserhauptsammler DN 900 bis DN 1000 in der Eichelhäherstraße, der das Planungsgebiet von Norden nach Süden quert.

4.4.2.2 Regenwasser

Aufgrund der geringen Wasserdurchlässigkeit des Untergrundes ist eine vollständige gezielte Versickerung der Regenwasserabflüsse technisch nicht realisierbar. Es entsteht somit ein Niederschlagsabfluss aus dem Planungsgebiet.

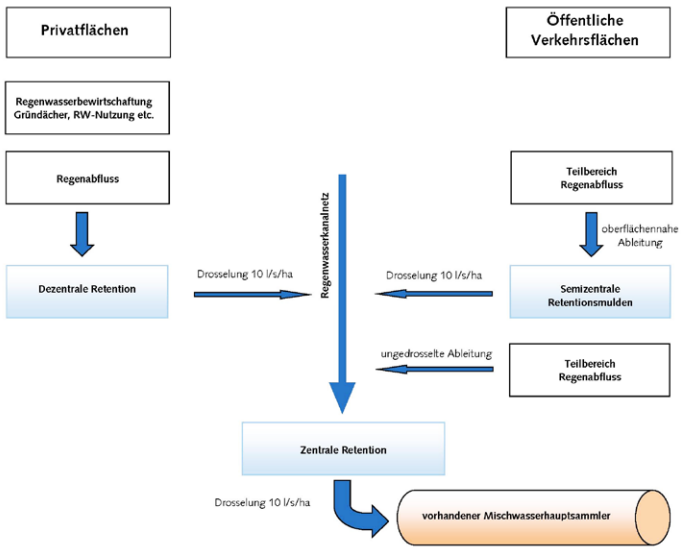
Die Regenwasserabflüsse aus dem Planungsgebiet müssen aufgrund der beschränkten Aufnahmekapazität der vorhandenen Abwasserkanäle vor Ort bewirtschaftet werden.

Es werden somit Maßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich erforderlich, in denen die Regenwasserabflüsse zwischengespeichert, verdunstet und anschließend gedrosselt abgeleitet werden können. Zum Einsatz kommen hierbei verschiedene Elemente dezentraler und semizentraler

Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen.

Die Ableitung des Regenwassers erfolgt bis zum Anschluss an den Bestand im Freispiegelabfluss. Als Vorflut dient der zentrale Mischwasserhauptsammler DN 900 bis DN 1000 in der Eichelhäherstraße, der das Planungsgebiet von Norden nach Süden quert.

In der nachfolgenden Abbildung ist das Entwässerungskonzept schematisch dargestellt:



Planschema Entwässerungskonzept „Wohngebiet Hainweg"

4.4.2.3 Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen im privaten Bereich

Im Plangebiet wird flächendeckend ein Regenwasserkanalsystem zur Aufnahme und Ableitung der gedrosselten Oberflächenabflüsse von den Privatgrundstücken angeordnet. Die Regenwasserabflüsse von Privatflächen sind vor der Einleitung in den öffentlichen Regenwasserkanal dezentral zu begrenzen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Randbedingungen werden im privaten Bereich Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen, wie zum Beispiel Regenwassernutzung in Verbindung mit einer gedrosselten Ableitung, Dachbegrünung, wasserdurchlässige Befestigungen, etc., vorgeschlagen.

4.4.2.4 Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen im öffentlichen Bereich

Die Straßenwasserabflüsse werden soweit möglich über Mulden- und Kastenrinnen den nächstgelegenen semizentralen Muldenflächen in den öffentlichen Grünzügen zugeführt. In diesen Retentionsmulden werden die Straßenabflüsse zwischengespeichert und gedrosselt in die öffentliche Regenwasserkanalisation eingeleitet.

In den Bereichen, in denen aufgrund der Topographie die Anordnung von Mulden- und Kastenrinnen nicht realisierbar ist, erfolgt ein Anschluss an die Regenwasserkanalisation. Unmittelbar vor dem Anschluss an den vorhandenen Mischwasserhauptsammler werden diese Abflüsse unterirdisch ebenfalls zwischengespeichert und gedrosselt eingeleitet.

Aus Kostengründen ist hierbei die Zielsetzung, den Anteil der Straßenabflüsse mit Anschluss an das Regenwasserkanalsystem so gering wie möglich zu halten und stattdessen die im Plangebiet flächendeckend angeordneten Grünflächen sinnvoll in das Entwässerungskonzept zu integrieren und als Vorflut zu nutzen.

Das Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden hat im ersten Schritt zu dem durch den Sachverständigen vorgeschlagenen Rahmenkonzept Entwässerung eine negative Stellungnahme abgegeben.

Aufgrund hoher Unterhaltungskosten lehnt das Tiefbau- und Vermessungsamt Retentionsmulden ab. Des Weiteren funktioniert die Rigolen-Entwässerung gemäß den Erfahrungen des Tiefbau- und Vermessungsamtes - Bau- und Erhaltung - im Bereich der geplanten Hauptachsen langfristig nicht. Als Alternativen wären die Errichtung eines Staukanals oder eine Rückhaltung denkbar.

Der mit der weiteren Planung beauftragte Sachverständige vertritt hierbei eine gegenteilige Auffassung, da erprobte Praxisbeispiele anderer Kommunen existieren und diese Erfahrungen auf Wiesbaden

Lageplan für Flächenentwässerung

übertragbar wären. Im Zuge der Abstimmungen zur weiteren Vorgehensweise wurde vereinbart, dass der vorgeschlagene Lösungsansatz des Sachverständigen weiter konkretisiert wird und als beispielhafte Referenzplanung dem Tiefbau- und Vermessungsamt vorgestellt wird. Ziel ist, gemeinsam eine technisch machbare und auf die Anforderungen der Landeshauptstadt Wiesbaden sowohl unter dem Aspekt der Unterhaltung als auch unter verkehrsplanerischen/verkehrstechnischen Gesichtspunkten abgestimmte Lösung zu finden.

Das vorgestellte Rahmenkonzept Entwässerung stellt lediglich grundsätzliche Überlegungen zur oberflächennahen Regenwasserableitung der Verkehrsflächen vor. In der weiteren Planung sind sowohl qualitative als auch quantitative Aussagen zu treffen. Des Weiteren ist das Entwässerungskonzept auf die in der Rahmenplanung festgelegten Straßenquerschnitte und den vorgesehenen Belastungen abzustimmen.

4.4.3 Wärmversorgungskonzept

Grundlage

Im Rahmenplan werden verschiedene Aspekte der Gebietserschließung festgelegt. Für die Wärmeversorgung sind folgende Festlegungen von Bedeutung:

- Gebäudestruktur: 70 % Einfamilienhäuser, 30 % Geschosswohnungsbau
- Insgesamt max. 650 WE
- Primärenergiebedarf < 40 KWh/m²*a

Zentral vs. Dezentral

In Anbetracht der relativ geringen Energiebedarfe moderner Wohngebäude bei gleichzeitig kostenintensiver Netztechnik ist der Aufbau von zentralen Wärmeversorgungsnetzen in Wohngebieten in der Regel heutzutage unwirtschaftlich. Des Weiteren ist ein Anschluss an das Wiesbadener Fernwärmenetz aufgrund der vorliegenden Entfernungen nicht darstellbar.

Aufbauend auf den obigen Fakten wird für das Baugebiet Hainweg von einer dezentralen Wärmeversorgung ausgegangen.

Energieträger

Bedingt durch die Struktur der Versorgungsnetze im Bereich Nordenstadt sind folgende Energieträger möglich:

- Erdgas
- Strom

In Anbetracht der zu erwartenden Energiemenge im Baugebiet erscheint eine Wärmeversorgung auf der Basis von Strom als wenig bis nicht sinnvoll. Als Energieträger für die Wärmeversorgung wird daher Erdgas empfohlen.

Aus der Begrenzung des Primärenergiebedarfs und den Festlegungen der EnEV sowie des Einsatzes von Erdgas als Energieträger resultieren zusätzliche Maßnahmen auf Gebäudeebene, die entsprechend beachtet werden müssen.

Alternativ zu einer Erdgasversorgung wären gebäudeindividuelle Wärmeversorgungen auf der Basis erneuerbarer Energien denkbar (Wärmepumpen, Holzfeuerungen, etc.).

Technische Anlagen

Innerhalb des Baugebiets wird ein Gasversorgungsnetz aufgebaut, an das grundsätzlich sämtliche Gebäude angeschlossen werden können.

Die Versorgungsleitungen werden parallel zu den Wasserversorgungsleitungen verlegt. Außer den Leitungen werden keinerlei andere Anlagen benötigt.

Das Versorgungsnetz wird im Bereich der öffentlichen Straßen mit dem unmittelbar angrenzenden vorhandenen Erdgasversorgungsnetz verbunden. Eine externe Erschließung ist nicht erforderlich.

Für die Stromversorgung von 650 Wohneinheiten ist mindestens eine neue Transformatorstation im Baugebiet erforderlich. Hierfür ist eine zentral gelegene Fläche von ca. 50 m² erforderlich, die unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzen soll. Die Versorgungsleitungen werden in den Gehwegen verlegt. Das Versorgungsnetz muss an das nördlich und östlich angrenzende Mittel- und Niederspannungsnetz angebunden werden. Eine externe Erschließung ist nicht erforderlich.

4.4.4 Regenerative Energien und Energieeffizienz

Alle Häuser und Wohngebäude sind so positioniert und orientiert, dass eine optimale Besonnung der Wohnungen und ihrer Freibereiche möglich ist.

Die Dachflächen eignen sich aufgrund ihrer Ausrichtung in besonderer Weise zur Aufstellung von energieerzeugenden Anlagen. Darüber hinaus bieten sie alle Voraussetzungen für den Einsatz eines nachhaltigen Energiekonzepts.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit von Blockheizkraftwerken sowie Pellets-Zentralen im Gebiet, die eine größere Anzahl von Haushalten versorgen könnten.

4.5 Soziale Infrastruktur

4.5.1. Entwicklung Soziale Infrastruktur

Rahmenplan zum Fachtermin Soziale Infrastruktur im Januar 2014

Ergebnis Soziale Infrastruktur

- Vertiefung der benötigten sozialen Infrastruktureinrichtungen
- Zwei Kitas mit Platz für 13 Gruppen zu zehn bis 20 Kinder verschiedener Altersklassen
- Ein Jugendzentrum mit Außenanlage und 150 m² Nutzfläche
- Verortung von Spielplätzen und Spielpunkten im Gebiet
- Berücksichtigung einer Pflegeeinrichtung mit ca. 60 Betten und barrierefreien Wohnungen
- Stadthäuser entlang der westlichen Seite der Hauptverkehrsachse als städtebauliche Kante zum „Haingarten"
- Optimierung und Unterbringung von weiteren Gebäudetypologien und Erhöhung des Anteils von Geschosswohnungsbau auf mindestens 30 %
- Optimierung der Baufeldzuschnitte und der Erschließung

4.5.2 Kindertagesstätten (Kitas)

Für das gesamte Gebiet wurde auf Grundlage der künftigen Wohneinheiten der Bedarf an Plätzen in Krippen und Kindertagesstätten ermittelt. Das Amt für Soziale Arbeit teilte dazu im August 2013 mit: „Für das Wohngebiet Hainweg werden sechs Krippengruppen je zehn Kinder und sieben Elementargruppen je 20 Kinder benötigt. Es sollten somit zwei Kindertagesstätten mit jeweils sechs bzw. sieben Gruppen vorgesehen werden. Hier für sind zwei Grundstücke mit jeweils mindestens 2.200 m² vorzuhalten."

Der Rahmenplan sieht eine Kita am nördlichen Grünzug des Gebiets, am Rand zur bestehenden Bebauung, vor sowie eine weitere im Süden, in Verlängerung des „Haingartens".

Die Kitas sollen einmal sechs und einmal sieben Gruppen beherbergen, wobei jede Kita für verschiedene Altersgruppen Plätze bieten soll. Die dazugehörigen, nach Süden ausgerichteten Freianlagen in der Größenordnung von ca. 1.100 bis 1.300 m², werden darüber hinaus ausreichend Platz für die Kinder und das nötige Spielgerät bieten.

Es sind zwei Kitas am Nordende bzw. am Südende des geplanten zentralen Grünzugs vorgesehen. Beide Kitas haben mit sechs bzw. sieben Gruppen jeweils eine Größe von ca. 2.500 m². Somit müssen in der Flächennutzungsplanänderung auch zumindest zwei Symbole für „Gemeinbedarfsflächen, soziale Zwecke, Planung" vorgesehen werden. Da im Norden auch noch altengerechtes Wohnen in Verbindung mit einem Nahversorger vorgesehen ist, müsste hier geprüft werden, ob eine flächenhafte Darstellung für „Gemeinbedarfsflächen, soziale Zwecke, Planung" und evtl. für „SO - Handel, Planung" erforderlich ist.

4.5.3 Jugendzentrum (JUZ)

„Für ein Angebot der offenen Jugendarbeit für die ca. 300 elf- bis unter-18-jährigen jungen Menschen sollte die Einrichtung von Jugendräumen vorgesehen werden. Eine Nutzfläche von 150 m² mit einem eigenen Zugang und einer kleinen Außenanlage wird hierfür benötigt. Eine solche Einrichtung lässt sich gut an ein Einkaufszentrum, die Grundschule oder an eine Kindertagesstätte angliedern." (Amt für Soziale Arbeit, August 2013)

Das künftige Jugendzentrum (JUZ) liegt in Kombination mit der nördlichen Kita am Grünzug und wird einen großzügigen Außenbereich für verschiedene Aktivitäten bieten. Es soll dabei eine Nutzfläche von ca. 150 m² bereithalten.

4.5.4 Pflegeeinrichtungen und seniorengerechtes Wohnen

Dem demografischen Wandel folgend wird es im „Hainweg" auch Einrichtungen für pflegebedürftige Menschen geben. Derzeit sind 60 Pflegeplätze vorgesehen und darüber hinaus noch weitere Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, die alle barrierefrei ausgestattet sein sollen.

4.5.5 Spielplätze und Spielpunkte

Neben einem großen Spielplatz im Haingarten mit ca. 2.500 m² Fläche sind im südlichen Grünzug weitere Spielpunkte vorgesehen. Beide Bereiche sollen Angebote für Kleinkinder, Kinder und Jugendliche, Erwachsene und Senioren, enthalten.

Der Spielplatz „Haingarten" zeigt sich mit dem höhenmodellierten Gelände als bewegte Spiellandschaft. Er bietet ein vielschichtiges und aktionsreiches Angebot, z.

Beispiele für die Spielgeräte im „Haingarten"
oben: © „Stadtberatung Dr. Sven Fries"
unten: © „BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten"

Beispiele für Spielpunkte
© „merry go round OHG"

B.: Sandspielbereich, Kletteranlagen mit Gebäude, Stegen und verschiedenen Balancierangeboten, Schaukeln und Rutschen. Podeste bieten Aufenthaltsflächen und gliedern die Spielräume. Vertikal und horizontal eingebaute Baumstämme verbinden zeichenhaft die einzelnen, altersübergreifenden Spielbereiche. Entlang der Westseite finden sich Bereiche zum Aufenthalt und Sitzen. Zusammen mit den Elementen der Regenwasserbewirtschaftung und der strukturreichen Bepflanzung entstehen erlebnis- und abwechslungsreiche Spielräume mit vielfältigen Angebote an alle Altersgruppen.

Im südlichen Grünzug reihen sich einzelne Spielpunkte zu einem Bewegungsparcours aneinander. Das Angebot an Spiel- und Motorikelementen (Balancieren, Wippen, usw.) ist generationenübergreifend nutzbar. Attraktive Stationen begleiten den „grünen Weg" durch das Wohngebiet in Richtung Feldrand und laden zur Bewegung in der Natur ein. Die Geräte und Stationen sollen überwiegend aus naturnahen Materialien (Holz, Stein, etc.) bestehen.

4.5.6 Geförderter Wohnungsbau

Im „Hainweg" sind auch Wohneinheiten für den geförderten Wohnungsbau eingeplant.

Um eine ausreichende soziale Mischung der Bevölkerung zu erreichen und die zunehmende Segregation von einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen in wenigen Stadtteilen zu mildern, wird dringend empfohlen 15 - 20 % der Wohneinheiten (90 WE) - insbesondere für Familien - mit einer öffentlichen Förderung und mit einer Zielmiete von ca. 6 € bis 6,50 € je Quadratmeter zu planen.

4.6 Sonstige Themen

4.6.1 Auswirkungen auf das Ortsteilzentrum Hessenring

Die Entwicklung des „Hainwegs“ wird auch Auswirkungen auf die bestehenden sozialen Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Sporteinrichtungen, Vereine, etc. haben. Berechnungen des Schuldezernats zum künftigen Bedarf der Grundschulen in Nordenstadt haben gezeigt, dass die Grundschule-Nordenstadt die zusätzlichen Schüler in ihrer derzeitigen Größe nicht aufnehmen kann und daher eine Erweiterung benötigt. Dazu das Schuldezernat im Jahr 2013: Die Grundschule in Nordenstadt ist eine dreizügige Grundschule (drei Klassen je Jahrgang) und kann damit pro Jahr maximal 75 Kinder aufnehmen. Momentan sind in Nordenstadt im Durchschnitt 70 Kinder je Jahrgang, wobei die Bandbreite von 64 bis 73 Kinder beträgt. Mit der Schaffung von 650 Wohneinheiten und zusätzlichen 30 - 43 Kindern je Jahrgang ist es erforderlich, dass es einen weiteren Zug in Nordenstadt geben wird. Diese Erweiterung wird knapp ausreichen, um die zusätzlichen Bedarfe abzudecken, da die Zahl der momentan in Nordenstadt lebenden Kinder, die in den nächsten Jahren eingeschult werden, leicht rückläufig ist. Dieser Zug sollte allerdings nicht als Außenstelle in dem neuen Wohngebiet errichtet werden, sondern es muss untersucht werden, ob und wie dieser Zug an der bestehenden Grundschule errichtet werden kann. Eine Außenstelle ist, gerade wenn sie einzügig ist, äußerst unwirtschaftlich und schafft zudem schulorganisatorische Probleme. Die Erweiterung der Grundschule am bestehenden Platz hätte weiterhin den Vorteil, dass damit noch zusätzliche Kapazitäten vorhanden wären, wenn es zu weiteren Siedlungsentwicklungen im Bereich von Nordenstadt, z. B. am Ostring, käme, die aber deutlich zeitversetzt erfolgen muss, da ansonsten die Kapazitäten nicht ausreichen würden.

In Folge der Grundschulerweiterung wird auch eine zusätzliche Sporthalle (Einfeldhalle), vor allem für

Lageplan zu den Planungen Ortsteilzentrum Hessenring

Vereins- und Freizeitnutzungen, errichtet werden müssen, da die Nordenstädter Sporthallen bereits stark ausgelastet sind. Das Sportamt teilte im Oktober 2012 mit, dass „bei der derzeitigen Größenordnung der Planung von mehr als 600 Wohneinheiten zusätzlich festzustellen ist, dass durch den vorhandenen Kunstrasenplatz der Bedarf an offener Sportfläche gerade so abgedeckt erscheint. Berücksichtigt werden muss jedoch, dass sich der Sportplatz im äußersten Norden dieses Stadtteils befindet, während das Neubaugebiet im Süden geplant ist. Die Hallensituation in Nordenstadt ist allerdings heute schon nicht ausreichend, da in diesem Stadtteil nur die Taunushalle vorhanden ist (eine Dreifelderhalle, die allerdings auch für kulturelle Zwecke in hohem Maße in Anspruch genommen wird). Die Schaffung einer weiteren gedeckten Sportfläche erscheint hier notwendig; wir gehen davon aus, dass auch für den Schulsport bei dem Zuzug in der genannten Größenordnung ähnliche Kapazitätsbedarfe notwendig werden.“

Die Planungen zur Erweiterung der Schule sowie der Errichtung einer Einfeldhalle laufen parallel zum Rahmenplan „Hainweg". Ziel ist die gleichzeitige Entwicklung beider Projekte, sodass die Schulerweiterung mit dem Einzug der ersten neuen Anwohner im „Hainweg" fertiggestellt werden kann.

4.6.1.1 Grundschulerweiterung

Das Baugebiet Hainweg führt nach Auskunft des Dezernates für Schule, Kultur und Integration der Landeshauptstadt Wiesbaden dazu, dass die Grundschule Nordenstadt um einen Zug erweitert werden muss. Dies soll am bestehenden Standort erfolgen. Im Rahmen einer Machbarkeituntersuchung vom März 2013 wurden vier Erweiterungsoptionen betrachtet. Die Erweiterung in Richtung Osten, die eine Ertüchtigung des Erdgeschosses und ein zusätzliches zweites Geschoss vorsieht, ist vor dem Hintergrund der Errichtung einer Einfeldhalle auf dem Grundstück der Grundschule die verträglichste Variante, da keine zusätzlichen Freiflächen in Anspruch genommen werden. Daher wurde die Erweiterung der Grundschule in Richtung Osten in den Rahmenplan zum Ortsteilzentrum aufgenommen.

4.6.1.2 Einfeldhalle

Das Baugebiet Hainweg löst nach Auskunft des Sportamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden den Bedarf einer zusätzlichen Einfeld-Sporthalle vor allem für den Vereins- und Freizeitsport in Wiesbaden-Nordenstadt aus. Im Rahmen einer Standortuntersuchung zur Unterbringung einer Einfeld-Sporthalle vom September 2013 wurden drei Standorte untersucht:

- Anbau an die Taunushalle
- Neubau auf dem Schulgrundstück
- Neubau in der Nähe der Grundschule

Nach Auswertung einer Reihe unterschiedlichster Belange wurde die Empfehlung ausgesprochen, den Standort des Kleinsportfeldes auf dem Gelände der Grundschule für den Bau einer Einfeld-Sporthalle vorzusehen. Hierfür sprachen nicht nur die kurzen Wege zur Grundschule, sondern auch die Nutzungseinschränkungen des Kleinsportfeldes (lärm- und witterungsbedingt). Die Rahmenplanung zum Ortsteilzentrum Hessenring folgt dieser Empfehlung und sieht eine Einfeldhalle nördlich des Kleinsportfeldes vor.

Die Umsetzung einer zusätzlichen Sporthalle muss spätestens mit der Realisierung des Neubaugebiets „Hainweg" erfolgen (Beschluss Nr. 0274 der Stadtverordnetenversammlung vom Juli 2013).

4.6.2 Belange des Brandschutzes bzw. der Löschwasserversorgung

Da in der letzten Zeit vermehrt zu beobachten ist, dass die Stadtwerke aus trinkwasserhygienischer Sicht beim Neubau oder Austausch von Wasserleitungen eher immer kleinere Dimensionen der Rohrleitungen verbauen und dies auch künftig weiter zu erwarten ist, kommt der Sicherstellung der Löschwasserversorgung eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere bei solchen großen Neubaugebieten.

Löschwasserentnahmestellen

Die Abstände der Löschwasserentnahmestellen untereinander sind kleiner als 150 m (Lauflinie) zu halten. Die Löschwasserlieferung von 96 m^3/h nach DVGW W-405 ist über eine Zeit von mindestens zwei Stunden sicherzustellen, auch bei gleichzeitiger Wasserentnahme aus mehreren benachbarten Hydranten. Dafür können sämtliche Löschwasserentnahmestellen in einem Umkreis von 300 m um das Brandobjekt herangezogen werden.

Bei der Anlage von Hydranten ist zu beachten, dass

diese jederzeit für die Feuerwehr frei zugänglich sind und nicht durch z. B. parkende Fahrzeuge versperrt werden. Hydranten sind so anzuordnen, dass die Entnahme von Wasser leicht möglich ist.

Die Hydranten sind so im Verkehrsraum anzuordnen, dass die Straße befahrbar bleibt und die Hydranten nicht vor Zufahrten zu den Grundstücken liegen (§ 3 HBKG; Technische Regel DVGW-Arbeitsblätter W 405, W 400-1 (u. a. Kap. 11.1.8, 16.6), W 331, Kap. 5.1).

Rettungswege

Werden Gebäude mit einer Brüstungshöhe der zum Anleitern vorgesehenen Fenster oder Stellen von mehr als acht Meter errichtet, dann ist der zweite Rettungsweg aus den Nutzungseinheiten baulich sicherzustellen. Soll der Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr sichergestellt werden, dann sind entsprechende Zu- und Durchfahrten zu den Gebäuden herzustellen. Für den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen müssen entsprechende Zufahrten (Feuerwehrzufahrten) und Aufstellflächen vorhanden sein. Der anzuleiternde Bereich muss frei von störendem Bewuchs (z. B. Bäume, größere Büsche) sein.

Die Flächen für die Feuerwehr können auch auf der öffentlichen Straße liegen. Dies ist auch bei der Möblierung und Gestaltung der Straßennebenbereiche zu beachten.

Die Erreichbarkeit aller Gebäude im Plangebiet muss über die postalische Adresse gewährleistet werden. Weitere Details können erst im Rahmen der Baugenehmigung der jeweiligen Objekte festgelegt werden (§§ 4, 5, 13, 30 HBO).

Flächen für die Feuerwehr

Die im Plangebiet neu anzulegenden Straßen sind entsprechend den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr sowie den Mindestanforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 R1 (insbesondere Kap. 4.9) zu gestalten. Als Bemessungsfahrzeug ist ein dreiachsiger LKW maßgebend. Weiterhin sind ein zulässiges Gesamtgewicht von 16 t sowie eine Achslast von 10 t anzunehmen. Zur Tragfähigkeit von Decken, die im Brandfall von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden, wird auf DIN 1055-3:2006-03 verwiesen (Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 R1).

Hausnummern und Straßennamenschilder

Auf eine jederzeit gut und deutlich sichtbare Anbringung der Hausnummern und Straßennamen ist zu achten. Die Hausnummern müssen einfach den Grundstücken und Gebäuden zugeordnet werden können. Die Straßennamenschilder sind beidseitig zu beschriften (oder je Ansicht ein Schild) und an allen Kreuzungen und Einmündungen aufzustellen, so dass Einsatzfahrzeuge sich schnell orientieren können (Ortssatzung über die Festsetzung, Anbringung und Instandhaltung von Haus- bzw Grundstücksnummern; § 13 HBO; § 42 StVO; VwV-StVO).

4.6.3 Fachgutachten und andere Planungen im Zuge des Bebauungsplanverfahrens

Die folgende Liste führt die voraussichtlich benötigten Fachgutachten für das im Anschluss folgende Bebauungsplanverfahren auf:

- Verkehrsgutachten
- Schalltechnische Untersuchung
- Entwässerungstechnische Grundsatzplanung/ Entwurfsplanung der Entwässerung
- Artenschutzgutachten
- Klimagutachten
- Einzelhandelsgutachten
- Historische Recherche
- Hydrogeologisches Gutachten
- Umwelttechnische Gutachten

4.6.4 Genehmigungen

Bauschutzbereich Flugplatz Erbenheim (Luftfahrtbehörde)

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung liegt innerhalb des angeordneten Bauschutzbereichs des Flugplatzes Erbenheim. Die Luftfahrtbehörde stimmt den baulichen Vorhaben im geplanten Wohngebiet Hainweg mit einer maximalen Bauhöhe bis 14,00 m über Grund (ca. 177,00 m ü. NN) zu.

4.6.5 Weitere Vorgehensweisen und planungsrechtliche Erfordernisse

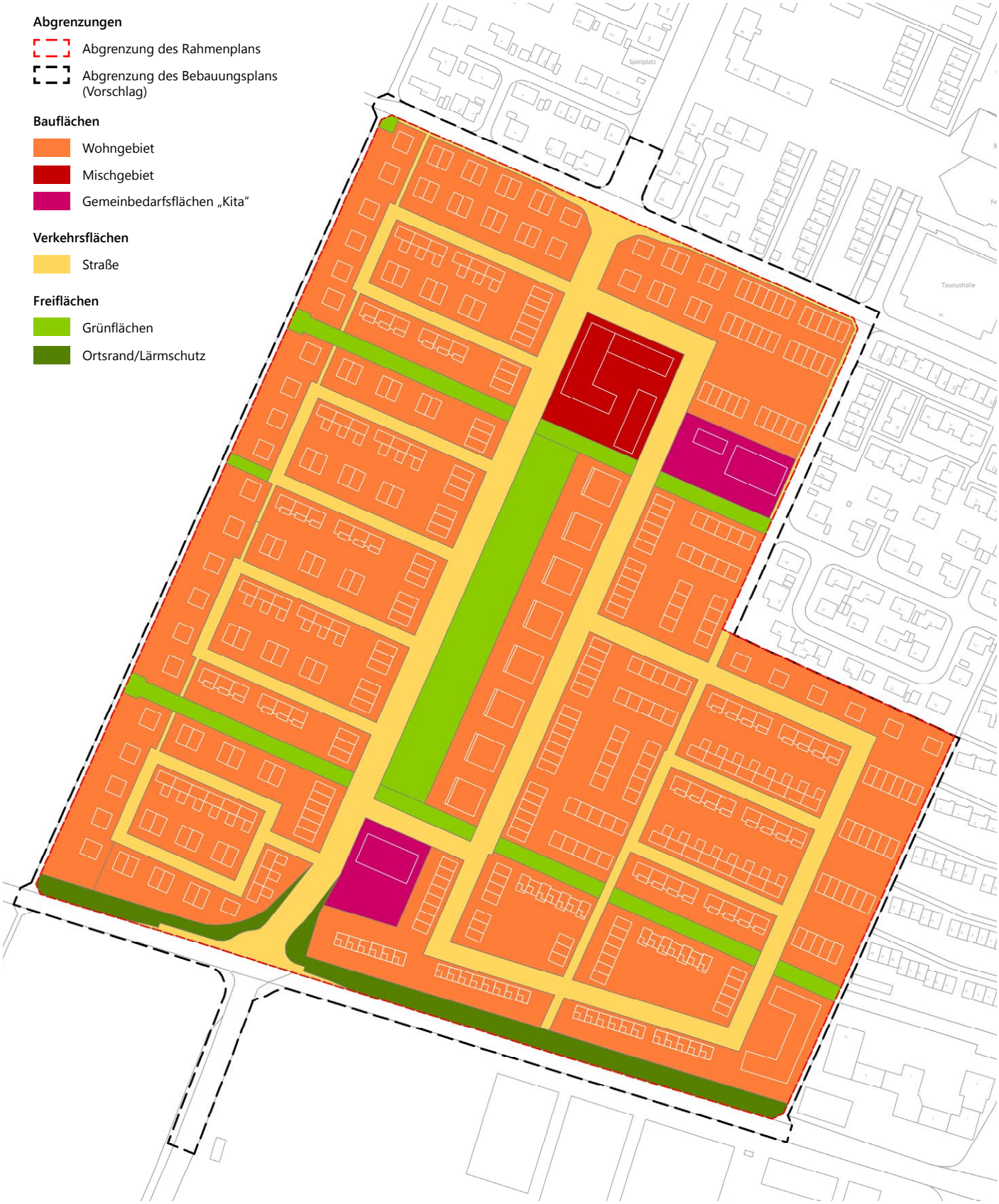
Nach Abschluss des Rahmenplans sind folgende Planungsschritte durchzuführen:

- Verifizierung der Verkehrsuntersuchung
- Verifizierung der Straßenentwurfsplanung (entspricht Genehmigungsplanung)
- Verifizierung der Entwässerungsplanung

4.7 Rahmenplan „Wohngebiet Hainweg“

Rahmenplan Hainweg - Wiesbaden-Nordenstadt

4.8 Nutzungskonzept „Wohngebiet Hainweg“



Nutzungskonzept zum Rahmenplan Hainweg - Wiesbaden-Nordenstadt

Beteiligte Fachplaner

Verkehrsuntersuchungen

HEINZ + FEIER GmbH
Kreuzberger Ring 6
65205 Wiesbaden

Schalltechnische Beratung

IBK - Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen
Herrenstraße 7
67251 Freinsheim

Entwässerung- und Versickerungstechnische Beratung

Umweltplanung Bullermann Schneble GmbH
Havelstraße 7A
64295 Darmstadt

Entwicklung Rahmenplan

Das Wettbewerbsergebnis diente als Grundlage für das im Anschluss an den Wettbewerb beginnende Bebauungsplanverfahren. Bevor jedoch der Bebauungsplan erstellt werden kann, sollte zuvor der Rahmenplan an die Bedürfnisse der Bevölkerung sowie der Belange der verschiedenen Fachämter angepasst werden.

Dazu wurde das Wettbewerbsergebnis des Büros planquadrat mit Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten Ende Oktober 2013 in einer Bürgerversammlung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel der Bürgerversammlung, die im Sinne einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt wurde, war es, die Bürger möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung zu informieren und zu beteiligen. So konnten diese zu einem frühen Zeitpunkt Vorschläge und Anregungen in die Planung einbringen.

In den darauf folgenden Monaten wurde der Rahmenplan in regelmäßigen Terminen mit den jeweiligen Fachämtern erörtert und entsprechend fortgeschrieben. So flossen zu den Themenbereichen Stadtplanung, Umwelt, Verkehr, Soziale Infrastruktur und technische Erschließung die jeweiligen Anforderungen in den Rahmenplan ein.

Wettbewerbsstand Oktober 2013

Rahmenplan zum Fachbereich Stadtplanung

- Verlagerung des Parks aus der Mitte an die Hauptverkehrsachse und daraus resultierender Vergrößerung des östlich des Parks gelegenen Baufeldes
- Verlängerung des südlichen Grünzuges Richtung Osten und Verschiebung der Erschließungsstraße südlich des verlängerten Grünzugs
- Verschiebung des Quartiersplatzes Richtung Norden
- „Seniorenwohnen“ mit gewerblicher Erdgeschosszone (bspw.: Bäcker, Metzger, Cafe, Friseur, Kiosk)
- Ergänzung einer zweiten Kita am südlichen Ende des Grünzugs
- Kettenhäuser entlang der Hauptverkehrsachse
- Erweiterung des Ortsrandes auf 10 m

Rahmenplan zum Fachbereich Umwelt

- Reihenhausbebauung entlang der Hauptverkehrsachse als städtebauliche Kante zum Park.
- Westlicher Ortsrand in der Tiefe von 10 m auf privaten Grundstücken, durch Pflanzbindung zu sichern.
- Verbreiterung der Ost-West-Grünachsen auf 10 m und 2 m tiefe angestrebte Pflanzbindungen nördlich und südlich der Achsen

Rahmenplan zum Fachbereich Verkehr

- Festlegung und Kategorisierung von Straßenquerschnitt-stypen, Anpassung der Straßenquerschnitte
- Einfügen von Stellplatzanlagen für Reihenhäuser
- Anpassung der Gebäudetypologien an geänderte Grundstückszuschnitte und Verkehrsführung (auch unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung)

Rahmenplan zum Fachbereich Soziale Infrastruktur

- Vertiefung der benötigten sozialen Infrastruktureinrich-tungen
- 2 Kitas mit Platz für 13 Gruppen á 10-20 Kinder verschie-dener Altersklassen
- 1 Jugendzentrum mit Aussenanlage und 150 m² Nutzfläche
- Verortung von Spielplätzen und Spielpunkten im Gebiet.
- Berücksichtigung einer Pflegeeinrichtung mit ca. 60 Betten und barrierefreien Wohnungen.
- Stadthäuser entlang der westlichen Seite der Hauptver-kehrsachse als städtebauliche Kante zum „Haingarten“
- Optimierung und Unterbringung von weiteren Gebäudetypologien und Verringerung des Anteil Geschosswohnungsbau auf 30%.
- Optimierung der Baufeldzuschnitte und der Erschließung

Rahmenplan zum Fachbereich Techn. Erschließung

- Anpassung der benötigten sozialen Infrastruktureinrichtungen an Bedarf
- Optimierung der Stadthäuser hinsichtlich Erschließung

Rahmenplan zur Beteiligung der Öffentlichkeit

- Weitere Optimierung der Erschließung sowie der Bebauungsstruktur im Süden
- Vertiefung der landschaftsplanerischen Themen