

LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN

BEBAUUNGSPLAN

“EHEMALIGE HAUPTPOST – 2. ÄNDERUNG“

BEGRÜNDUNG

GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich der 2. Änderung entspricht dem gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Dieser wird wie folgt begrenzt:

- Südseite des Straßengrundstücks Flurstück 60/1 der Flur 158
- Westseite des Straßengrundstücks Flurstück 125/7 der Flur 58
- Südseite des Straßengrundstücks Flurstück 115/9 der Flur 54 und Flurstück 64/4 der Flur 54
- Rechtwinklig von dieser Grenze nach Süden zur Westseite des Gebäudes des Hauptbahnhofes
- Westseite des Hauptbahnhofgebäudes verlängert bis zur westlichen Seite des Straßengrundstückes Flurstück 55/2 der Flur 130
- Westseite des Straßengrundstückes 55/2 der Flur 130

ANLASS UND ZIEL DER ÄNDERUNG

Die Planung für das Vorhaben wurde aufgrund planerischer Ausdifferenzierungen und aufgrund der erforderlichen Integration in die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst.

In der bis Januar 2003 entwickelten Planung war zusätzlich zu den Nutzungen Büro, Einkaufszentrum und Parken ein Hotelstandort vorgesehen. Das geplante Gebäudeensemble am 1. Ring, zwischen Hauptbahnhof und dem Landeshaus gelegen, differenzierte sich in erkennbar eigenständigen Bauvolumen.

In der Abfolge des Ringes wurden die geplanten Nutzungen Einzelhandel und Büro sowie Hotel als solitäre Typologien entwickelt. Der Hotelstandort nahm das Baufeld entlang der Biebricher Allee ein. An der Einmündung der Erschließungsstraße wurde die Figur durch ein erhöhtes Büro-Torgebäude (145,00 m über NN) abgeschlossen.

In der städtebaulich wichtigen Achse Luisenplatz - Adolfsstraße – Adolfsallee sollte ein Hotelhochhaus (182,50 m über NN) mit Vorfahrt errichtet werden. Zusammen mit dem Einkaufszentrum (TH bis 126,00 m über NN) sollte die Typologie des Bahnhofes mit seinem langgestreckten Baukörper und vertikalen Elementen aufgenommen werden.

Nördlich und südlich der Erschließungsstraße war ein weiterer Bürostandort geplant. Der Bürostandort nördlich der Erschließungsstraße wurde mit einer Höhe von 140,50 m über NN geplant. Südlich der Erschließungsstraße, gegenüber der Fischerstraße, war eine maximale Höhe von 144,00 m über NN vorgesehen, die sich bis auf die Höhe 132,00 m über NN zur Fischerstraße hin abstaffelte.

Durch den Wegfall der Hotelnutzung (ca. 18.000 qm Bruttogeschossflächen (BGF)) ist eine Überarbeitung der Planung notwendig geworden. Die in der Planung 2002/2003 festgelegten städtebaulichen Grundsätze, insbesondere die Herausarbeitung der Typologien mit ihren unterschiedlichen Höhenzuordnungen sowie die Durchwegung des Gebietes, wurden aber im Prinzip beibehalten.

Die bisher vorgesehene Büronutzung für den Gebäuderiegel nördlich der Erschließungsstraße entfällt aufgrund der Ausweisung von Büroflächen an Stelle des Hotelturms. Des Weiteren hat sich die Ausbildung von Tiefgaragengeschossen in Folge der schwierigen Gründungsverhältnisse, insbesondere des hohen Grundwasserstandes, als sehr kostenintensiv erwiesen. Daraus resultierend soll an Stelle der Bürogebäude nördlich der Erschließungsstraße ein Parkhaus errichtet werden, das innerhalb der städtebaulichen Figur wieder die Funktion übernimmt, einen ‚Rücken‘ hinter der Kuppel des Einkaufszentrums zu bilden.

Für den Fall, dass das Baufeld zwischen Planstraße 3598 und Fischerstraße nicht gebaut würde und damit dessen abschirmender Charakter für die südlich der Fischerstraße gelegene Wohnbebauung verloren ginge, erstellte die Dr. Gruschka Ingenieurgesellschaft, Bensheim, Stand 22.04.2004, Bericht-Nr. I 00-624/5, eine Schallimmissionsprognose für die Geräuschimmissionen aus dem geplanten Parkhaus. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm /1/ für allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) werden demnach nicht überschritten.

Die zu erwartenden Veränderungen der Be- und Entlüftungsverhältnisse wurden in einem Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer, Karlsruhe, Stand April 2004, mit Hilfe einer mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodellrechnung untersucht. Zusammengefasst ergaben die Ergebnisse, dass aus klimatischer Sicht und bezüglich der Luftschadstoffbelastung die geplante Bebauung in deren Nahbereich zu Änderungen der lokalklimatischen Verhältnisse führt. Intensive Störungen der Windverhältnisse beschränken sich auf den direkten Nahbereich der geplanten Bebauung, d.h. im Wesentlichen auf die Bauflächen und direkt angrenzenden Straßenräume. Die Be- und Entlüftung des Stadtgebietes wird durch die geplante Bebauung nicht wesentlich beeinflusst, da die leitende Wirkung wenig bebauter Bereiche wie Gleisanlagen Friedrich-Ebert-Anlage und die breiten Straßenräume wie Biebricher Allee und Breitenbachstraße erhalten bleibt. Mit einer errechneten Erhöhung der Luftschadstoffbelastungen von 1,8 % gegenüber dem Bestand bleibt diese unter der angegebenen Bagatellgrenze von 2 % (vergl. hierzu auch Umweltbericht des Planungsbüros 'Die Landschaftsarchitekten', Wiesbaden, Stand April 2004).

Der Flächenvergleich der oberirdischen BGF hat ergeben, dass die Flächenanteile und die Flächen der vorgesehenen Nutzungen in beiden Planungen (Stand 1. und 2. Änderung) nahezu identisch sind.

Durch die 2. Änderung des Bebauungsplanes soll zum einen eindeutiges Planungsrecht geschaffen werden, da durch das Bauvorhaben Abweichungen von der 1. Änderung entstehen, die die Grundzüge der Planung berühren. Zum anderen soll für die am Verfahren beteiligten die Planung transparenter gemacht werden.

Inhaltliche Überarbeitung

Anpassung der Höhenfestsetzungen und Abgrenzungen des Turmgebäudes

Durch die geänderte Nutzung des Hotelturmes zu Büroeinheiten wird das Turmgebäude zum Kopfgebäude des Bürohauses an der Ecke Biebricher Allee/Kaiser-Friedrich-Ring. Das städtebaulich wichtige Eckgebäude bleibt als städtebauliche Dominante erhalten und erhält eine gegenüber dem Bebauungsplan reduzierte Höhe von 152 m über NN und wird damit den Bürobau entlang der Biebricher Allee weiterhin um min. 12 m überragen. Dieser Hochpunkt wird durch zusätzliche Maßnahmen gestalterisch überhöht:

- entlang der Biebricher Allee erhält der sich anschließende Baukörper des Büros eine Abstufung
- das Baufeld nördlich der Erschließungsstraße wird gegenüber der ehemaligen Planung um 5,50 m (135,00 m über NN) reduziert,
- der horizontale Baukörper des Einkaufszentrums wird in der Höhe reduziert.

Durch diese Maßnahmen wird die gewünschte Höhengliederung innerhalb des Vorhabens wiederhergestellt. Die einzelnen Typologien innerhalb des Quartiers werden so weiterhin als eigenständige Baukörper deutlich hervorgehoben.

Um einen Spielraum für die erst im Rahmen der Ausführungsplanung zu konkretisierenden technischen Anforderungen zu ermöglichen, sind Abweichungen von der als zwingend festgesetzten Höhe bis zu 1,50 m ausnahmsweise zulässig.

Anpassung der Baulinien und Baugrenze des Turmgebäudes

Aufgrund der Nutzungsänderung des Hotelturms in ein Bürogebäude wurde eine Anpassung von Grundrissen und Gebäudekontur erforderlich; die Baulinien des ehemaligen Hotelturms müssen dementsprechend angepasst werden.

Überschreitung der Attikahöhe des mittleren Bauteils an der Biebricher Allee

Der Bürobau an der Biebricher Allee soll aufgrund seiner Länge in einen Kopfbau, Mittelbau und ein Torhaus nördlich der neuen Erschließungsstraße gegliedert werden. Der Mittelbau wiederum erfährt durch die Ausbildung eines Staffelgeschosses eine zusätzliche Gliederung. Gleichzeitig werden durch die Nutzungsänderung und die damit veränderten Grundrisse und Geschosshöhen auch Anpassungen in der Gebäudekontur notwendig. Die erste Attikahöhe an der Biebricher Allee soll unterhalb der festgesetzten Höhe von 137,00 m ausgeführt werden;

das sich in 1,30 m Abstand zur vorderen Gebäudekante an der Biebricher Allee anschließende Staffelgeschoss überschreitet die bislang max. festgesetzte Höhe von um 3,00 m auf 140,00 m über NN.

Aufstockung der Höhenfestsetzungen für das Torhaus nördlich der Erschließungsstraße

Das Bürogebäude an der Biebricher Allee soll wie oben beschrieben aufgrund seiner Länge städtebaulich gegliedert werden. Die Länge des Torhauses soll Bezug nehmen auf das Parkhaus und die Länge des Kopfgebäudes zum Kaiser-Friedrich-Ring. Die nördliche Höhenbegrenzung von 145,00 m über NN muss hierzu um 5,00 m nach Norden verschoben werden.

Verschiebung der Höhenfestsetzung des Gebäuderiegels nördlich der Erschließungsstraße

Die Höhenbegrenzung des Gebäuderiegels kann insgesamt auf 135,00 m zurückgenommen werden. Um die Errichtung eines wirtschaftlichen und benutzerorientierten Parkhauses zu ermöglichen ist es aber notwendig, die Tiefe um ca. 11,00 m in den Innenbereich auszudehnen. Da die Erweiterung den Innenbereich des Gebäudes betrifft, bleibt das städtebauliche Gesamtbild des Komplexes von dieser Maßnahme unberührt.

Verringerung der Breite der Erschließungsstraße

Aufgrund der Rasteranpassung des Gebäudes wird die Breite der Erschließungsstraße um 0,30 m auf 18,70 m verringert. Die Funktionsfähigkeit der Erschließung bleibt gemäß dem ‚Gutachten zur verkehrlichen Erschließung des Liliencarré Wiesbaden der Verkehrsplanungs GmbH Grebner Ruchay, Frankfurt/Main, Stand 25. März 2004, gewährleistet.

Überschreitung der Attikahöhe im Bereich Übergang Bahnhof Westeingang um ca. 1,30 m

Die zur Zeit im Bebauungsplan festgelegte Höhenbegrenzung von 126,00 m für den Übergang zum Westeingang des Bahnhof muss um 2,00 m erhöht werden, um den auf dem Dach angeordneten, nach oben offenen Technikbereich mit einem Sichtschutz zu verbergen.

Verlegung der Baulinie für die Bürovillenbebauung an der Biebricher Allee

Die Bürovillen werden um 6,00 m von der Biebricher Allee und damit von der hier festgelegten Baulinie abgesetzt, um die Flucht der gegenüberliegenden Villenbebauung aufzunehmen.

Überschreitung der Höhenfestsetzung für die Bürovilla an der Ecke Biebricher Allee/ Fischerstraße

Zur Erzeugung eines harmonischen Gesamtbildes sollen die beiden Köpfe der westlichen Bürovilla zur Fischerstraße hin einheitlich ausgebildet werden. Hierzu muss die an der Biebricher Allee vorgesehene Höhenfestsetzung von 144,00 m über NN um 39,00 m nach Osten verschoben werden; die Gesamthöhe wird im Gegenzug um 3,00 m auf 141,00 m über NN reduziert. Auch die Abstufung zur Fischerstraße wird in ihrer Höhe reduziert: im Westen an der Biebricher Allee auf 133,00 m über NN (Stand Bebauungsplan 1. Änderung 137,00 m über NN), im Osten zum Bahnhof hin auf 129,00 m über NN (Stand Bebauungsplan 1. Änderung 132,00 m über NN).

Änderung der Höhenfestsetzungen im Bereich des Einkaufszentrums

Im Zentrum des Einkaufsbereichs befindet sich ein Atrium mit Treppen- und Aufzugsanlagen, das als Verteiler zwischen den Geschossen dient und gleichzeitig eine Belichtung von oben ermöglicht. Hierfür muss die Traufhöhenfestsetzung in diesem Bereich um 7,00 m auf 133,00 m über NN erhöht werden. Gleichzeitig kann die max. Höhenfestsetzung für das Einkaufszentrum in Anpassung an die fortgeschrittene Ausführungsplanung von 126,00 m TH und 134,00 m FH auf 124,00 m über NN für die Traufhöhe und 132,00 m über NN für die Firsthöhe reduziert werden.

Festsetzung von Dachbegrünung als Ersatz für entfallene Baumpflanzungen in der Fischerstraße

Aufgrund der Verlegung einer Fernwärmeleitung in der Fischerstraße ist die im bisher gültigen Bebauungsplan festgesetzte Anpflanzung von Bäumen an dieser Stelle voraussichtlich nicht realisierbar. Gemäß Umweltbericht des Planungsbüros 'Die Landschaftsarchitekten', Wiesbaden, Stand 26. April 2004, wird alternativ hierzu der Anteil der Dachbegrünung von bisher 26 % auf 45 % der überbauten Fläche erhöht. Hiervon sind 32 % extensiv und 13 % intensiv zu begrünen. Um die Option für eine Baumpflanzung in der Fischerstraße offen zu halten, wird die Möglichkeit festgesetzt, Begrünung durch die Pflanzung einheimischer Einzelbäume zu ersetzen (1 Baum je 100 m² mit Stammumfang 30 - 35 cm in mindestens je 2,25 m² Baumscheibe auf 0,9 m Substrat bzw. 1 Baum je 300 m² extensive Dachbegrünung). Die Anzahl von anrechenbaren Einzelbäumen in Pflanzgefäßen ohne einen natürlichen Bodenanschluss soll max. 35 Stück betragen, da Kübelpflanzen eine geringere ökologische Wertigkeit als solche mit Bodenanschluss aufweisen.

Anpassung der Anforderungen für die Fassadenschalldämmung von Gebäudefassaden schützenswerter Räume entlang der Biebricher Allee

Gemäß dem im Rahmen der Baugenehmigungsplanung erstellten Schallschutznachweises der Firma ITA, Ingenieurgesellschaft für technische Akustik mbH, Wiesbaden, Stand 26. März 2004, müssen Gebäudefassaden, die entlang der Biebricher Allee liegen oder sich an einer Seitenstraße zur Biebricher Allee befinden, sowie das geplante Eckgebäude an der Biebricher Allee/Kaiser-Friedrich-Ring, sofern sie "schützenswerte Räume" im Sinne der DIN 4109 enthalten, mit einer resultierenden Fassadenschalldämmung von nur mindestens 40 dB(A) statt wie im bisherigen Stand des Bebauungsplanes festgesetzt mit mindestens 45 dB(A) ausgestattet werden.

Im Auftrag

gez.

Thomas Metz
Ltd. Baudirektor

Anlagen: 1. Umwelterheblichkeitsprüfung
2. Umweltbericht

Umwelterheblichkeitsprüfung für Bauleitpläne/Planungen

Bezeichnung des Planungsbereichs: Ehemalige Hauptpost 2. Änderung <i>(Größe des Planungsbereichs: ca. 18 ha)</i>			
Art der Planung:		x Bebauungsplan (V&E) o FNP o Sonstige Planung	
Art des Beschlusses:		o Aufstellung X Änderung o Ergänzung	
Beschlußlage (Gremium, Nr., Datum):			
Federführende Bearbeitung: Stadtplanungsamt			
Planungsziele, -zwecke (Beschreibung der Planung): <i>Geändertes Bebauungskonzept gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan ehemalige Hauptpost 1. Änderung.</i>			
Geprüfte Alternativen (Beschreibung): <i>Grundsätzliche Planungsalternativen wurden in einem städtebaulichen Workshop im Jahre 2000 untersucht. Die jetzt zu modifizierende Konzeption wurde dabei als weiterzuverfolgende Planvariante ausgewählt.</i>			
Stellung im Verfahren (Art und Umfang bisheriger Beteiligungen/Abstimmungen): <i>Der untenstehend beschriebene Untersuchungsumfang wurde mit allen Beteiligten abgestimmt.</i>			
UEP durchgeführt in AG Planung		o ja x nein Datum der Sitzung:	
Informationsdefizite		x ja o nein (Beschreibung): <i>Auswirkungen des geplanten Parkhauses (Luftschadstoff- und Lärmimmissionen) auf die Umgebung, insbesondere die angrenzende Wohnbebauung, sind zu untersuchen.</i>	
Planungsziele ändern/ergänzen (Beschreibung/Begründung):		o ja x nein	
Geltungsbereich ändern (Beschreibung/Begründung):		o ja x nein	
weitergehende Untersuchungen / UVU / Planungen erforderlich		x ja o nein Untersuchungsumfang: <i>Fortschreibung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Stand September 2001) aufgrund geänderter Planung erforderlich.</i>	
Umweltbereich	Beschreibung/Inhalte	zuständig (Amt/Sachgebiet)	Termin
Luft/Immissionen	o Luftschadstoffmessungen X Luftschadstoffimmissionsprognose		
Klima			
Lärm	x Lärmprognose o Lärmmessung		
Boden/Altlasten	o historische Recherche o orientierende Untersuchungen		
Wasser			
Natur/Landschaft	x Landschaftsplan / landschaftsplanerischer Fachbeitrag x Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung § 1 a BauGB	<i>(Fortschreibung des LBP Stand September 2001)</i> <i>(Fortschreibung des LBP Stand September 2001)</i>	
Energie	o Energieplanung		
Sonstiges			
Prüfbogen erstellt und an Fachamt weitergeleitet			
Datum: 24.4.2004		Im Auftrag: Neumann	



UMWELTBERICHT

(nach § 2a BauGB)
zum Bebauungsplan

„1. Änderung Ehemalige Hauptpost vom 14.3.2003“ in Wiesbaden-Südost *2. Änderung*

- Überarbeitung April 2004 -

Im Auftrag:

MDC Liliencarré GmbH & Co. KG Projekt GmbH
Tersteegenstrasse 28
40474 Düsseldorf

Auf Veranlassung von:

Magistrat der Stadt Wiesbaden
- Umweltamt -

Planungsbüro:

DIE LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Bittkau - Bartfelder + Ingenieure
Taunusstraße 47
65183 Wiesbaden

Bearbeitung:

Prof. Dr.-Ing. F. Bartfelder
Dipl.-Ing. T. Westendorf

INHALT

1. BESCHREIBUNG DES PLANVORHABENS	4
1.1 Angaben zum Standort	4
1.2 Art des Vorhabens	4
1.3 Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden	5
1.4 Festsetzungen	6
2. BESCHREIBUNG DER UMWELT UND IHRER BESTANDTEILE IM EINWIRKUNGSBEREICH DES VORHABENS	8
2.1 Bestandsbeschreibung	8
2.2 Untersuchungsrelevante Schutzgüter und ihre Funktionen	8
2.2.1 Schutzgut Pflanzen	8
2.2.2 Schutzgut Tiere	9
2.2.3 Schutzgut Boden	9
2.2.4 Schutzgut Wasser	10
2.2.5 Schutzgut Luft	11
2.2.6 Schutzgut Klima	11
2.2.7 Schutzgut Kultur-/Sachgüter	12
2.2.8 Schutzgut Mensch/Wohnumfeld/Landschaft	13
2.2.9 Schutzgüter Wechselwirkungen	13
3. BESCHREIBUNG DER UMWELTRELEVANTEN MASSNAHMEN	14
3.1 Zu erwartende Auswirkungen des Vorhabens	14
3.2 Vermeidungsmassnahmen	16
3.3 Verminderungs- und Schutzmassnahmen	17
3.4 Ausgleichsmassnahmen	19
4. BESCHREIBUNG DER ZU ERWARTENDEN ERHEBLICHEN NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	20

5. DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN GEPRÜFTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSVORSCHLÄGE	20
6. DARSTELLUNG DER SCHWIERIGKEITEN BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN.....	21
7. ZUSAMMENFASSUNG	21

1. Beschreibung des Planvorhabens

1.1 Angaben zum Standort

Der Bebauungsplan „1. Änderung Ehemalige Hauptpost“ ist am 14.01.2003 als Teiländerung und Erweiterung des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans 1971/9 „Hauptpost/Hauptbahnhof“ beschlossen worden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Ehemalige Hauptpost“ ist eine Teilfläche der im Jahre 1999 erstellten städtebaulichen Rahmenplanung „Hauptpost/Hauptbahnhof Wiesbaden“ und stellt damit die erste Stufe der Umsetzung des Rahmenplans dar.

Der Untersuchungsraum befindet sich am Rande der Wiesbadener Innenstadt unmittelbar am Hauptbahnhof, der östlich an das Bebauungsplangebiet angrenzt. Südlich grenzt das Gebiet an die vorhandene Wohnbebauung Breitenbach- und Fischerstrasse, während sich westlich die Biebricher Allee anschließt und in nördlicher Richtung der Kaiser-Friedrich-Ring das Grundstück zur Stadtmitte hin abgrenzt.

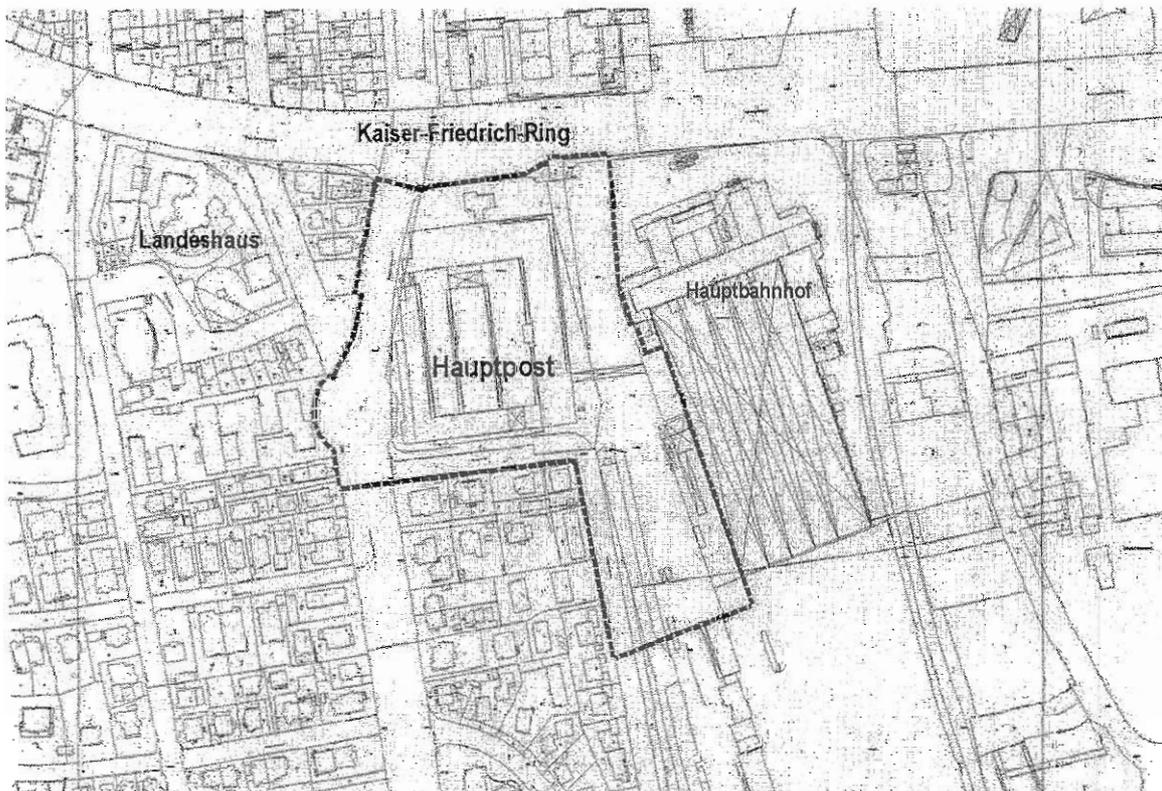


Abbildung 1: Grenze des Bebauungsplan - Geltungsbereiches

1.2 Art des Vorhabens

Beabsichtigt ist für das Planungsgebiet die Errichtung des Lilien carré. Dies ist ein Gebäudekomplex, der künftig in den Bereichen Einzelhandel, Fitness und Büro genutzt werden wird. Die Umgestaltung bzw. Durchgrünung der dazugehörigen Freiflächen und Erschließungsstrassen bzw. der naheliegenden

Straßenräume ist damit verbunden. Diese Massnahmen sollen durch den Bebauungsplan planerisch vorbereitet werden.

1.3 Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

Für das geplante Bauvorhaben ist nach § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Deshalb wurde von der Stadtverordnetenversammlung die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit vorheriger Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) beschlossen.

Die im September 2001 erstellte und im April 2004 überarbeitete UVS basiert auf einer früheren Studie von April 2000, der das damalige Konzept des Büros Kramm + Striegl für den Bereich der ehemaligen Hauptpost zugrunde lag.

Der aktuellen UVS für das Gelände der ehemaligen Hauptpost liegt das ein überarbeitetes städtebaulichen Entwicklungs- und Baukonzept des Büros Ortner&Ortner aus Berlin und Kramm&Striegl aus Darmstadt für das Gelände der ehemaligen Hauptpost zugrunde.

Die Gesamtfläche des direkt von der Baumaßnahme betroffenen B-Plan-Bereichs beträgt ca. 52.350 m² und setzt sich aus mehreren Teilflächen - Baugebieten - wie folgt zusammen:

• Verkehrsflächen und sonstige Flächen (baurechtliche Ausweisung)	23.350 m ²
• Baugebiete MK 1 (Nordseite des Bereichs) + MK 2 (Südseite des Bereichs)	23.000 m ²
• Baugebiet MK 3 (Südost-Bereich)	ca. 6.000 m ²
• GESAMTFLÄCHE	ca. 52.350 m ²

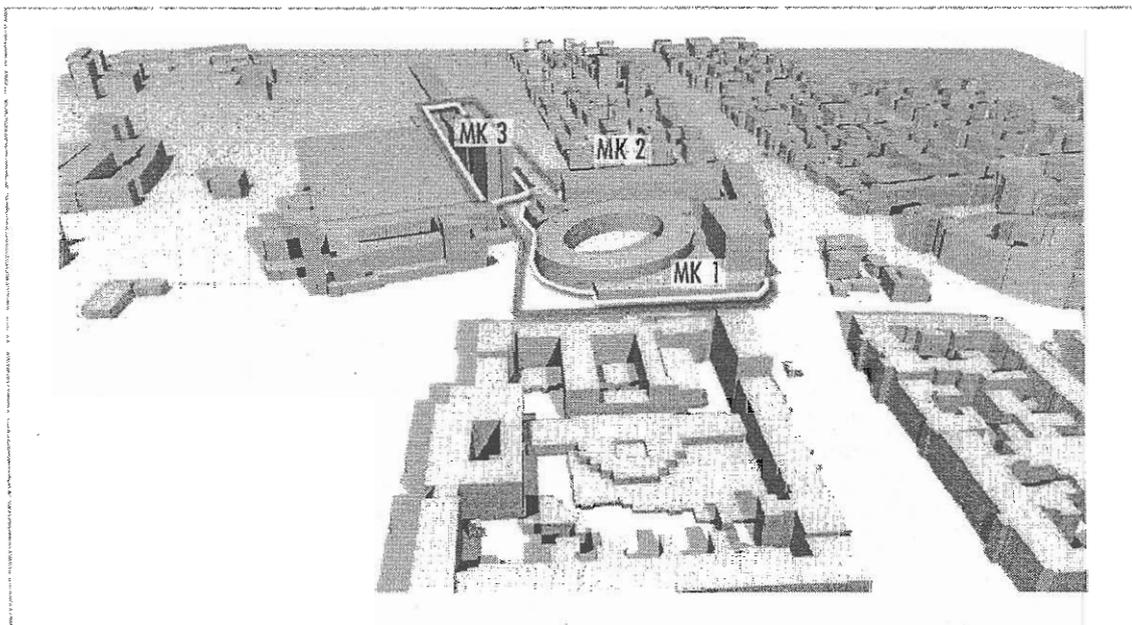


Abbildung 2: Baugebiete im Bebauungsplangebiet „Ehemalige Hauptpost – Wiesbaden“
(verändert nach: Ingenieurbüro Lohmeyer, 2004)

1.4 Festsetzungen

Resultierend aus den Ergebnissen der UVS und dem Landschaftsplanerischen Fachbeitrag (2000, 2001, 2004) sind die aus den natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen als Festsetzungen in den vorliegenden B-Plan-Entwurf eingeflossen bzw. werden Bestandteil des abzuschließenden Städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Wiesbaden und dem Investor.

- Die zeichnerische Festsetzungen im Bebauungsplan beziehen sich auf Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, auf Flächen mit Bindungen für Bepflanzung und die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie auf private Grünflächen/Freizeitgärten.

Als Textliche Festsetzungen im Bebauungsplan wurden folgende Maßnahmen aufgenommen:

- Nicht unterbaute Grundstücksflächen in den Baugebieten sind maximal wasserdurchlässig zu befestigen, soweit wasserrechtliche Belange nicht entgegenstehen. Eine spätere Überbauung im Rahmen des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung bleibt hiervon unberührt.
- Auf den zeichnerisch festgesetzten „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ sind mindestens 80% der Flächen mit standortgerechter Vegetation zu begrünen.
- Auf den zeichnerisch festgesetzten „Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ ist der vorhandene Gehölzbestand dauerhaft zu erhalten. Abgestorbene Bäume sind durch entsprechende Neupflanzungen zu ersetzen.

Folgende Maßnahmen wurden zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft werden im Städtebaulichen Vertrag geregelt:

Anlage von Grünflächen/Dachbegrünungen auf seinem Baugrundstück im Baugebiet MK 1 und MK 2:

- Anlage von Grünflächen auf einer Fläche von insgesamt 45 % der überbauten Grundfläche, nachfolgend Dachbegrünung genannt. Von den überbauten Grund- und Dachflächen der Gebäude sind mindestens sind mindestens 32 % (7.360 m²) als extensive Dachbegrünung mit einer Aufbauhöhe von mind. 10 cm und 13 % als intensive Dachbegrünung mit einer Aufbauhöhe von mind. 20 cm auszuführen.
- Alternativ zur intensiven Begrünung ist auf den Terrassenflächen die Pflanzung von 30 Stück einheimischen Einzelbäumen möglich (1 Baum je 100 m² ca. 30/35 STU. in mind. je 2,25 m² Baumscheibe auf mind. 0,9-1,0 m Substrat bzw. 300 m² extensive Dachbegrünung/je Einzelbaum s.o.). Die Anzahl von anrechenbaren Einzelbäumen in Pflanzgefäßen ohne einen natürlichen Bodenanschluß betragen max. 35 Stück.
- Die Dachfläche des südlichen Gebäuderiegels im MK1 (verfügbare Dachfläche 2500m²) ist zu 100 % extensiv zu begrünen

Pflanzung von Straßenbäumen

- Pflanzung von Straßenbäumen im Rahmen der Rückbau- und Umgestaltungsmaßnahmen in der Fischerstraße; ca. 12-14 Stck. mit insgesamt mind. 300 m² unversiegelten Grünflächen, Baumscheiben oder -streifen o.ä. Die Baumanzahl ist abhängig von der konkreten Ausgestaltung;

sie darf jedoch die Anzahl 12 nicht unterschreiten. Eine 3-jährige Anwachs- und Entwicklungspflege ist sicherzustellen. Im Straßenraum der Fischerstraße teilweise – zwischen Breitenbachstraße und Biebricher Allee sind ca. je laufende 12 m eine hochstämmige Linde mit einem Stammumfang von mindestens 20-25 zu pflanzen, d.h. ca. 12-14 Stck.. Die Baumanzahl ist abhängig von der konkreten Ausgestaltung; Sie darf jedoch die Anzahl von 12 Bäumen nicht unterschreiten.

- Alternativ zur Pflanzung von Straßenbäumen, wo dieses aus technischen/wirtschaftlichen Gründen nicht möglich bzw. zumutbar ist, die Anlage von Dachbegrünung (300 m² extensive Dachbegrünung /je Einzelbaum bzw. 100m² intensive Dachbegrünung /je Einzelbaum) anzulegen..

•

Rationeller und sparsamer Umgang mit Energie

- Reduzierung des Energiebedarfs und Optimierung der Energieversorgung durch Realisierung eines fortschrittlichen, zukunftsorientierten, umweltverträglichen Energiekonzeptes Energiekonzept entsprechend Energieeinsparverordnung (EnEV) mit Bilanzierung gebäudebedingt freigesetzter Energiemenge und Wärmeverluste sowie Angaben über die baulichen und haustechnischen Maßnahmen.
- Auslegung der Heizungsanlagen auf Basis vom Wärmebedarfsberechnung.
- Das Heizen mit Strom ist ausgeschlossen eines

Rationeller und sparsamer Umgang mit Wasser

- Umsetzung eines fortschrittlichen Wasserkonzeptes mit Trinkwassereinsparung und Trinkwassersubstitution durch Regenwasser.
- Einsparung von Trinkwasser durch Verwendung wassersparender Haustechnik
- Begrenzung des Trinkwasserverbrauchs durch Regenwassersammlung zur Bewässerung der Grünanlagen und der Dachbegrünung.
- Regenwassersammlung/-nutzung erfolgt auf mindestens ein Drittel der Dachflächen.

Abfallsammlung und -entsorgung

- Getrennsammlung und Getrenntentsorgung der im Rahmen der Bauarbeiten und des späteren Betriebs anfallenden Abfälle. Bezüglich der Trennung anfallender Abfälle sind die Vorgaben des zuständigen Entsorgungsbetriebs zu berücksichtigen.

Gestaltung des Grundstücks ohne oberirdische Stellplätze.

2. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

2.1 Bestandsbeschreibung

Das Untersuchungsgebiet zählt zur naturräumlichen Einheit *Wiesbadener Kessel*, die den gesamten Stadtbereich von Wiesbaden abdeckt und nahezu vollständig bebaut ist. Das Untersuchungsgebiet fällt leicht in Richtung Ostnordost bis Ostsüdost ab und liegt an der westlichen Seite des Salzachtals, in dessen Mitte die Gleisanlagen der Bahn verlaufen. Mit dem Bau des Hauptbahnhofs Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgte ein künstlicher Geländeeinschnitt, so dass zwischen Wohngebiet und Bahnanlagen eine steile gehölzbestandene Hangkante entstand. Die Höhenlage des Gebietes liegt zwischen ca. 121 m üNN und 108 m üNN.

2.2 Untersuchungsrelevante Schutzgüter und ihre Funktionen

2.2.1 Schutzgut Pflanzen

Im Hinblick auf die Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen sind innerhalb des Untersuchungsgebietes folgende Biotop- und Nutzungstypen sowie Einzelstrukturen zu unterscheiden:

- Gebäude (Dachfläche begrünt oder nicht begrünt)
- Verkehrsflächen (mit unterschiedlicher Zweckbestimmung und Oberflächenbelägen)
- Bahn-/ Gleisanlagen einschl. (Schutt-)Lagerflächen
- Gärten (Hausgärten, Kleingärten)
- Grünflächen (unterschiedlicher Größe, Qualität und Artenzusammensetzung)
- Gebüsch mit größerem Laubholzbestand
- Einzelbäume

Der Gebäudekomplex mit seine Einzelteilen und Straßenverkehrsflächen sind nahezu vollständig versiegelt. Lediglich der nördliche Teil des Daches des ehemaligen Hauptpostgebäudes ist bzw. war vor allem mit Sedum-Arten, in Teilbereichen auch bodendeckenden Gehölzen, extensiv begrünt. Die Gleisanlagen im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes sind hingegen als gering versiegelt einzustufen (ca. 30 %). In den weniger frequentierten Randbereichen hat sich eine Vegetation aus wärmeliebenden Ruderalarten eingestellt, die im Schotterkörper und dem städtisch-warmen Klima optimale Lebensbedingungen findet.

Die Haus- und Kleingärten unterscheiden sich teilweise erheblich hinsichtlich ihres Strukturreichtums und Versiegelungsgrades. Während die Hausgärten ausschließlich als Ziergärten einzustufen sind, können die Kleingärten bezüglich ihrer überwiegenden Nutzung in Zier-, Obst- und Nutzgärten unterschieden werden mit z.T. erheblichem Versiegelungsgrad (vor allem im südlichen Abschnitt). Dem Baumbestand innerhalb der Kleingärten kommt eine wichtige Bedeutung für das Arten- und Biotopotenzial innerhalb des Untersuchungsgebietes zu. Bei den kartierten Grünflächen handelt es sich meist um kleinere Pflanzflächen mit unterschiedlicher Artenzusammensetzung und Pflegezustand. Im gesamten Hangbereich findet sich ein stellenweise sehr dichtes Gebüsch mit z.T. größerem

Laubholzbestand. Der Bestand ist vielfältig geschichtet und in Teilbereichen stark mit Kletterpflanzen durchsetzt sowie reich an Totholz.

Südlich des Untersuchungsgebietes kann diese Fläche durchaus als „waldartiger Laubholzbestand“ angesprochen werden. Im Untersuchungsgebiet wurden keine Vorkommen geschützter und/oder gefährdeter Pflanzenarten festgestellt.

2.2.2 Schutzgut Tiere

Innerhalb des Untersuchungsgebietes haben vor allem die Kleingärten und der Gebüschbestand am Hang eine Bedeutung als Lebensraum für die Tierwelt, besonders für Vögel und Insekten. Die bebauten und versiegelten Bereiche bieten eher wenig Lebensraum, vielmehr wirken sie als Barriere für die Ausbreitung und Vernetzung. Dem Gebüschbestand sowie den Klein- und Hausgärten mit altem Baumbestand und strukturreicher Bepflanzung kommt hingegen eine bedeutsame Funktion als innerstädtische Vernetzungselemente bzw. Trittsteinbiotope zu. Die Funktion der Haus- und Kleingärten wird jedoch häufig durch intensive Pflege, dem Einsatz von Düngern und Pflanzengiften sowie Intoleranz gegenüber Pflanzen- und Tierarten etc. eingeschränkt.

Brachgefallene Gleisanlagen im städtischen Bereich können faunistisch ebenfalls von großer Bedeutung sein, die neben dem Charakter als Sonderstandort ein mäßig hohes Vernetzungspotenzial aufweisen, da sie vor allem im Randbereich die Ausbreitung von angepassten Arten ermöglichen. Im Untersuchungsgebiet wurden keine Vorkommen geschützter und/oder gefährdeter Tierarten festgestellt.

2.2.3 Schutzgut Boden

Natürliche Bodenverhältnisse sind im Untersuchungsgebiet nicht mehr vorhanden. Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes der UVS (ca. 62 %) ist vollständig versiegelt. Weitere ca. 30 % sind teilweise versiegelt, hierzu sind die begrünten Dachflächen, die Schotterflächen, aber auch die Hausgärten und Kleingärten zu zählen, die einen z.T. erheblichen Versiegelungsgrad aufweisen. Bei den unversiegelten Flächen (ca. 8 % der Gesamtfläche) handelt es sich um Auffüllungen bzw. stark anthropogen veränderte Böden. Bestehende Belastungen des Schutzgutes Boden sind der insgesamt hohe Versiegelungsgrad, stoffliche Belastungen wie z.B. Altlasten und Pestizideinsatz in den Kleingärten und Gleisanlagen.

Laut Geologischer Karte von Hessen (HLFB 1971) stehen im Bereich des Bahnhofs und der Gleisanlagen neben quartärem Löss und Lösslehm (Feinsand, Ton) tertiäre Hydrobienschichten an, die aus wechselnden Lagen dünner Kalkbänke und dickeren Schichten weichen Mergels bestehen. Östlich des Bahnhofs und der Gleisanlagen findet sich ein schmaler Streifen grober Kies- und Schottermengen (Alluvium, Quartär). Die Gesteinsarten liegen im Grenzbereich zwischen Festgestein und Lockergestein und sind von steifer Konsistenz. Für den Bereich des Untersuchungsgebietes sind einige Einträge im Altflächenkataster der Stadt Wiesbaden vorhanden, wovon zwei Flächen bereits zur Altlast erklärt wurden: Auf der Westseite des Bahnhofsgebäudes wurde im Rahmen von Voruntersuchungen ein Mineralölschaden im Bereich der ehemaligen Betriebstankstelle der Deutschen Bahn AG festgestellt, der erhebliche Boden- und Grundwasserbelastungen zur Folge hat.

Auf dem Grundstück Kaiser-Friedrich-Ring 79 wurden im Vorfeld der Anfang des Jahres 2000 durchgeführten Rückbaumaßnahmen der tanktechnischen Einrichtungen (ehem. Tankstelle) Untersuchungen durchgeführt, die eine Verunreinigung des Bodens mit Mineralölprodukten nachwiesen. Die Fläche wurde nach Abschluss der Massnahme als öffentliche Grünfläche hergestellt.

Für das Gelände der ehemaligen Hauptpost sind diverse umweltrelevante Gewerbemeldungen aus der Vergangenheit bekannt. Für die restlichen Flächen des Bahngrundstücks (Bereich Gleisanlagen, Rollkontor) sind keine Einträge im Gewereregister vorhanden. Nach Auskunft des Umweltamtes Wiesbaden, AG Altlasten, ist jedoch erfahrungsgemäß im Bereich von Bahnanlagen und nachfolgendem Gewerbe regelmäßig mit Verunreinigungen des Bodens zu rechnen, u.a. aufgrund der langzeitigen Ausbringung von Herbiziden auf den Gleisanlagen.

Laut schriftlicher Auskunft des RP Darmstadt, *Kampfmittelräumdienst*, hat die Auswertung von Krieglufbildern ergeben, dass das Untersuchungsgebiet in einem ehemaligen Bombenabwurfgebiet liegt. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln innerhalb des erweiterten Untersuchungsgebietes muss daher grundsätzlich ausgegangen werden.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Nach Aussage des geologischen Gutachtens (HUG GEOCONSULT 1988) sind im Untersuchungsgebiet die tertiären Schichten als Hauptgrundwasserleiter anzusprechen. Der obere Grundwasserhorizont wurde vereinzelt bereits in den quartären Schichten (Terrassenkiesen) angetroffen. Die Grundwasseroberfläche war relativ eben etwa 5,0 m unter GOK ausgebildet, bei späteren Untersuchungen wurde im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Hauptpost ein Grundwasserflurabstand von ca. 7,3 - 7,5 m unter GOK gemessen (HUG GEOCONSULT 1997).

Bei Untersuchungen wurde häufig gespanntes Grundwasser festgestellt, d.h., die grundwasserführende Schicht war häufig von relativ wasserundurchlässigen Tonschichten überlagert. Dies führt dazu, dass das gespannte Grundwasser beim Durchteufen der überlagernden undurchlässigen Schichten (z.B. durch Bohrungen, Bauarbeiten) dort austritt und innerhalb relativ kurzer Zeit ansteigt.

Bezüglich der Grundwasserfließrichtung liegen nur spärliche, räumlich begrenzte Informationen vor. Während zum einen im Bereich des Hauptpostgeländes eine Fließrichtung nahezu senkrecht zu den Höhenlinien in nordöstlicher Richtung nachgewiesen wurde, ist die generelle Grundwasserfließrichtung im Untersuchungsgebiet (bedingt durch den Verlauf des Salzbachs) nach Südwesten gerichtet. Aufgrund des geringen Gefälles ist die Fließgeschwindigkeit des Grundwassers als gering einzustufen. Oberflächengewässer sind innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht vorhanden. Der früher östlich der heutigen Gleisanlagen verlaufende Salzbach ist heute verrohrt und das innerhalb des Planungsgebietes anfallende Niederschlagswasser wird derzeit in die Kanalisation geleitet. Dadurch wird das Wasser dem örtlichen Wasserkreislauf entzogen und die Grundwasserneubildung auf ein Minimum reduziert bzw. vollständig unterbunden. Der hohe und schnelle Oberflächenabfluss von Niederschlagswasser von versiegelten Flächen führt daher zur Belastung der Ortskanalisation (Kläranlagen) bei Regenereignissen und erhöht die Hochwassergefahr in den Vorflutern.

2.2.5 Schutzgut Luft

Das Umfeld des Untersuchungsgebietes; insbesondere 1. Ring und Biebricher Allee, ist durch hohes Verkehrsaufkommen stark belastet. Dies bedingt zum einen eine hohe Grundbelastung mit verkehrsbedingten Luftschadstoffen, zum anderen auch eine hohe Lärmbelastung. Luftschadstoffmessungen belegen für den Bereich der Innenstadt und besonders entlang der Hauptverkehrsstraßen eine hohe Belastung mit Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Schwefelkohlenstoff und Kohlenmonoxid sowie einen hohen Anteil an Stäuben in der Luft. Die lufthygienische Belastung ist dabei vor allem im Herbst und Winter sehr hoch, was durch die häufigeren Inversionswetterlagen, die winterliche Heiztätigkeit und die fehlende Belaubung der Vegetation zu erklären ist.

Zur aktuellen Lärmsituation im Untersuchungsgebiet können die Informationen des Lärmschutzberichts des Umweltamtes -Sachgebiet Immissionsschutz- (LH WIESBADEN 1999) sowie die Aussagen der Lärminderungsplanung der Stadt Wiesbaden (in Bearbeitung, 2) und die schalltechnische Untersuchung von DR. GRUSCHKA INGENIEUR-GMBH (2001, 2003, 2004) herangezogen werden.

Die Lärmbelastungen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes / 1. Ring und der Biebricher Allee sind ausgehend von einem Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kfz/Tag bereits sehr hoch. Laut Schallimmissionsplan erreichen die Lärmimmissionen tagsüber im Bereich der vordersten Häuserreihe ca. 65-70 dB(A), nachts 55-60 dB(A).

Die bestehenden Lärmbelastungen für die angrenzenden Wohngebiete liegen unterhalb der Grenzwerte, ab deren Überschreitung Lärmsanierungsmaßnahmen erforderlich werden (Grenzwerte der 16. BImSchV: tagsüber 70 dB(A), nachts 60 dB(A)).

2.2.6 Schutzgut Klima

Während die allgemeinen Klimadaten lediglich grobe Informationen zum Untersuchungsgebiet liefern (mittl. Jahrestemperatur 9,4°C, mittl. Jahresniederschlag 630 mm mit Max. im Sommer und Min. im Frühjahr, mittl. relative Luftfeuchte ca. 77%, Inversionswetterlagen, Absorption der sichtbaren Sonneneinstrahlung bis zu 10-20%, Verminderung des Infrarot- und ultravioletten Strahlenanteils um ca. 30-40%), gliedert die Klimafunktionskarte der Klimaanalyse (LH WIESBADEN 1995) das Untersuchungsgebiet in unterschiedliche Zonen hinsichtlich ihrer klimatischen Eigenschaften und Wirkungen.

Der Bereich 1. Ring, ehemaliges Hauptpostgelände, Bahnhofsvorplatz sowie die versiegelten Flächen beiderseits des Bahnhofsgebäudes und der Gleisanlagen sind als „intensives innerstädtisches Überwärmungsgebiet mit eingeschränktem Luftaustausch“ dargestellt. Hier führt der sehr hohe Versiegelungsanteil mit geringem Vegetationsbestand tagsüber zu intensiven Überwärmungen und nachts nur zu verzögerten und geringen Abkühlungen. Diese Flächen können sich klimatisch negativ auf benachbarte Siedlungsstrukturen auswirken. Das südlich der ehem. Post angrenzende Wohngebiet zwischen Breitenbachstraße und Biebricher Allee ist aufgrund der geringeren Versiegelung und höherer Durchgrünung als „Überwärmungsgebiet mit teilweise eingeschränktem Luftaustausch“ charakterisiert.

Die Gleisanlagen sowie die Bahnhofshalle sind als „geringfügig überwärmtes Gebiet mit annähernd funktionsfähiger Belüftung“ dargestellt, was weniger auf einen hohen Vegetationsanteil als vielmehr auf die relativ schnelle nächtliche Abkühlung des Schotterkörpers zurückzuführen ist. Südlich der Bahnhofshalle staut sich die Luft und wird dadurch stark aufgeheizt, so dass dieser Bereich ebenfalls als intensives Überwärmungsgebiet dargestellt ist. Die Kleingärten und die Gehölze am östlich daran anschließenden Hang zählen zu den „klimatischen Pufferzonen“ mit hoher Reliefenergie bzw. Hangneigungswirkung.

Sie besitzen eine positive binnenklimatische Wirkung (Frisch- und Kaltluftproduktion, Staubbindung) und mildern die Überwärmungen an den angrenzenden Siedlungsändern. Die Größe des Gehölzbestandes am Hang, der sich südlich des Untersuchungsgebietes befindet, weist ihn als „potentielles Frischluftentstehungsgebiet“ aus. Der unversiegelte Parkplatz östlich der Gleisanlagen stellt ein „potentiell aktives Kaltluftentstehungsgebiet“ dar. Aufgrund von fehlender Reliefenergie und den südlich anschließenden Gebäuden, die als Strömungsbarriere wirken, staut sich die Kaltluft jedoch über der Fläche und fließt nur verzögert ab.

Auf Basis der dargestellten klimatischen Situation im Untersuchungsgebiet wurden die zu erwartenden Veränderungen der Be- und Entlüftungsverhältnisse durch das neu geplante Liliencarré und die benachbarten Büro- und Hotelgebäude untersucht. Hierbei erfolgte vom Ingenieurbüro Lohmeyer (Karlsruhe) im August 2001 und April 2004 mit Hilfe einer mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodellrechnung MISKAM die Erstellung eines Klimagutachtens zum geplanten Liliencarré.

Zusammengefasst ergaben die Untersuchungen, dass aus klimatischer Sicht und bezüglich der Luftschadstoffbelastung die geplante Bebauung in deren Nahbereich zu Änderungen der lokalklimatischen Verhältnisse führt. Intensive Störungen der Windverhältnisse beschränken sich auf den direkten Nahbereich der geplanten Bebauung, d.h. im wesentlichen auf die Bauflächen und direkt angrenzende Straßenräume. Die Be- und Entlüftung des Stadtgebietes wird durch die geplante Bebauung nicht wesentlich beeinflusst, da die leitende Wirkung wenig bebauter Bereiche, wie Gleisanlagen, Friedrich-Ebert-Anlage und die breiten Straßenräume wie Biebricher Allee und Breitenbachstrasse, erhalten bleibt. Aus klimatischer Sicht ist die geplante Bebauung nicht zwingend abzulehnen.

Mit einer errechneten Erhöhung der Luftschadstoffbelastungen von 1.8 % gegenüber dem Bestand bleibt diese unter der angegebenen Bagatellgrenze von 2 %. Aus lufthygienischen Gründen bestehen deshalb keine Einwände gegen Bau und Betrieb des geplanten Parkhauses.

2.2.7 Schutzgut Kultur-/Sachgüter

Als Kultur- und Sachgut ist das, im neobarocken Stil errichtete Bahnhofsgebäude anzusprechen, das heute unter Denkmalschutz steht. Das Bahnhofsgebäude ist in leichtem Winkel zum Kaiser-Friedrich-Ring angeordnet, was aus den topographischen Gegebenheiten resultierte. Wenig später als der Bahnhof wurde im gleichen Stil das Landeshaus errichtet, das westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzt. Die Gebäudefront folgte mit der leichten Biegung der bereits vorgegebenen Straßenführung.

In historischen Karten sind die durchgängigen doppelreihigen Baumreihen von Adolfsallee und Biebricher Allee ersichtlich, die auch an den Außenseiten des (heute nur noch einseitig vorhandenen und nicht mehr erkennbaren) Rondells zwischen Fischerstraße und Moritzstrasse entlang geführt wurde. Das Gelände zwischen Hauptbahnhof und Landeshaus wurde erst zwischen 1971 und 1975 mit der ehemaligen Hauptpost bebaut.

2.2.8 Schutzgut Mensch/Wohnumfeld/Landschaft

Aufgrund der bestehenden Gebäude- und Nutzungsstruktur sind der Bereich vor dem Bahnhofsgelände mit Vorplatz, Hauptpost, 1. Ring und der rückwärtige Bereich mit Gleisanlagen, Rollkontor, Hang, Kleingärten zwei grundsätzlich voneinander getrennte, für die Menschen in ihren Wohnumfeld wahrnehmbare, Erlebnisräume. Die Breitenbachstrasse und das westlich angrenzende Wohngebiet sind aufgrund der im Vergleich zum restlichen Gebiet unterschiedlichen Baustruktur ebenfalls als eigener Raum wahrnehmbar.

Der größte Teil der öffentlich zugänglichen Bereiche des Untersuchungsgebietes weist nur geringe bzw. keine Aufenthaltsqualität auf. Insbesondere der Bahnhofsvorplatz und der Bereich um die Hauptpost verlangen nach neuer gestalterischer und funktionaler Qualität, da dieser Bereich gleichsam das Entrée zur Stadt Wiesbaden darstellt. Die Fußwegverbindungen sind insgesamt aufwertungsbedürftig, insbesondere die Verbindung von der Ecke Fischerstraße/Breitenbachstrasse zum Bahnhof mit der Treppe ist derzeit wenig attraktiv für Fußgänger.

Markante Sichtbeziehungen im Untersuchungsgebiet bestehen v.a. vom Bahnhofsvorplatz aus in die Reisinger-Anlage und in die Bahnhofstrasse sowie von der Ecke Biebricher Allee/1. Ring in Richtung Adolfsallee. Der ungehinderte Blick auf das Hauptbahnhofgebäude ist sowohl durch zwei hohe Platanen auf dem Bahnhofsvorplatz als auch durch die Bäume vor dem ehemaligen Postgebäude verwehrt bzw. stark eingeschränkt. Die Architektur des denkmalgeschützten Bahnhofsgeländes verliert zudem an Wirkung durch die ungeordnete Ansammlung von Zweckbauten, Platzmöblierungen und Pflanzungen geringer Gestaltqualität auf dem Vorplatz. Die Blickbeziehung nach Süden, zwischen 1. Ring, ehemaliger Hauptpost und Bahnhof, ist aufgrund ihrer geringen Attraktivität kaum wahrnehmbar.

2.2.9 Schutzgüter Wechselwirkungen

Aus der Darstellung der oben beschriebenen Schutzgüter geht hervor, dass sich insbesondere die Schutzgüter Boden, Vegetation, Klima und Luft im Bereich des Bebauungsplangebietes in ihren Funktionen wechselseitig beeinflussen, ergänzen und verstärken können.

Die bereits vorhandene intensive Bodenversiegelung bedingt klimatisch ungünstige Verhältnisse, z.B. erhöhte Lufttemperaturen. Für den Luftaustausch sind insbesondere die nicht bebauten, den Luftabfluss nicht hindernde Flächen von Bedeutung. Der aufgrund der Versiegelung nur geringe Anteil an Vegetationsflächen kann klimatisch oder lufthygienisch nur eingeschränkt eine Ausgleichfunktion ausüben. Die Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tieren ist somit im Bebauungsplangebiet nur auf die wenigen Vegetationsflächen und unversiegelten Bodenflächen beschränkt. In Abhängigkeit der sehr

eingeschränkten Qualitäten der genannten Schutzgüter ist auch die z.Z. vorhandene Wohnumfeldqualität als gering einzuschätzen.

Baumaßnahmen, wie das hier geplante Liliencarré, führen zu Veränderungen bei den einzelnen Schutzgütern und ihrer Wirkungsbeziehungen untereinander. Jedoch werden bei den schon vorhandenen Vorbelastungen, d.h. den eingeschränkten funktionalen Qualitäten der Schutzgüter für den Naturhaushalt und sonstige Umweltbedingungen, durch das geplante Bauvorhaben voraussichtlich keine wesentlichen Verschlechterungen der bestehenden Verhältnisse bedingt.

3. Beschreibung der umweltrelevanten Massnahmen

3.1 Zu erwartende Auswirkungen des Vorhabens

Im Zuge der Bauarbeiten ist mit Bodenverdichtungen im näheren Umfeld des Vorhabens zu rechnen. Da es sich hier jedoch um Flächen handelt, die bereits zum jetzigen Zeitpunkt überbaut sind und im Rahmen des Vorhabens wieder überbaut werden, ergeben sich daraus grundsätzlich keine weiteren negativen Veränderungen gegenüber dem Bestand. Bei Freilegung von evtl. bestehenden Bodenkontaminationen oder Kampfmitteln gehen potentielle Gefährdungen für Boden, Grundwasser und die öffentliche Sicherheit aus. Der Bau von mehrgeschossigen Tiefgaragen verursacht sowohl einen dauerhaften und irreversiblen Eingriff in tiefere Bodenschichten und den oberen geologischen Untergrund als auch einen voraussichtlichen Eingriff auf den Grundwasserflurabstand. Es ist hierbei davon auszugehen, dass wenigstens das untere Geschoß der Tiefgarage zumindestens in Zeiten hohen Grundwasserstandes in den Grundwasserkörper „eintaucht“. Das Gebäude im Untergrund wirkt als Hindernis und hemmt so den natürlichen Fluss des Grundwassers. Das Grundwasser wird sich voraussichtlich bergseitig des Hindernisses aufstauen und dann bergseitig vorbei fließen. Dies kann mittelfristig zu einer generellen Erhöhung des Grundwassers führen.

Im Zuge der Bauarbeiten muss jedoch mit dem Austritt gespannten Grundwassers gerechnet werden. Evtl. erforderliche Maßnahmen zur Grundwasserhaltung führen zur vorübergehenden örtlichen Senkung des Grundwasserspiegels während der Arbeiten in offener Baugrube. Die Beeinträchtigung ist auf die Dauer der Bauarbeiten beschränkt, eine Minderung der Grundwassermenge über diesen Zeitraum hinaus wird nicht verursacht. Aufgrund der unterschiedlichen Informationen bezüglich der Grundwasserfließrichtung fällt es schwer, die Wirkung des Baukörpers auf das Grundwasser zu prognostizieren.

Aufgrund der zu erwartenden höheren Nutzungsdichte ist neben dem Anstieg des Trinkwasserverbrauchs auch von einem erhöhten Energiebedarf gegenüber der momentanen Situation auszugehen. Neben der Tatsache, dass dies insgesamt zum verstärkten Verbrauch von Energieträgern und Rohstoffen beiträgt, sind hier v.a. die erhöhten Emissionen aus der Gebäudeheizung sowie erhöhte Wärmeabstrahlungen, die den Kaltluftstrom schneller auszehren können, relevant. Auch hier ist das Ausmaß des zu erwartenden Mehrverbrauchs wesentlich von der Art der Nutzungen und der Gebäudetechnik abhängig.

Im Verlauf der Baumaßnahmen ist insbesondere im angrenzenden Bereich des Baugebietes bzw. des Planungsgebietes mit mehr oder weniger starken Beeinträchtigungen des Menschen in seinem Wohlbefinden zu rechnen. Durch den Umbau bzw. der Neubebauung des Planungsgebietes wird eine visuelle Aufwertung des Gebietes erreicht, welche eine bessere Wohnumfeld,- Freizeit- und Nutzungsfunktion für den Menschen ermöglicht.

Zum derzeitigen Planungszeitpunkt sind die Ausgestaltung des geplanten Baukörpers und die dazu gehörige Freiflächengestaltung als Architektenentwurf bekannt, so dass Aussagen über die Auswirkungen des Vorhabens in bezug auf das Stadtbild möglich sind.

Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen und der geringen Gestaltqualität des Bestands (z.B. der im städtebaulichen Zusammenhang mit Hauptbahnhof und Landeshaus nicht angemessen wirkende Baukörper der früheren Hauptpost), ist mit dem Abriss des Bestands eher eine Aufwertung des Stadtbildes zu erwarten.

Mit dem geplanten Bau von Tiefgaragen und Parkhaus ist mit einer merklichen Rücknahme der derzeitigen visuellen Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs zu rechnen. Auch hieraus ergibt sich eine Aufwertung der Stadtbildqualität.

Während der gesamten Bauphase werden jedoch Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen durch Baufahrzeuge, Bautätigkeiten sowie Zuliefer- und Entsorgungsverkehr entstehen. Diese Beeinträchtigungen sind zwangsläufig an die Durchführung des Projektes gebunden und nicht vermeidbar. Minimierungen dieser Beeinträchtigungen sind jedoch durch organisatorische und technische Maßnahmen in gewissem Umfang möglich. Von einer grundsätzlichen Veränderung der klimaökologischen Funktion für das Stadtgebiet kann im Zusammenhang mit den geplanten neuen Oberflächenstrukturen und Neubauten im Untersuchungsgebiet nicht ausgegangen werden. Eine schalltechnische Untersuchung ergab, dass auf der Grundlage von Verkehrs- Lärm und Schadstoffprognosen im Untersuchungsgebiet mit keinen wesentlichen Lärmerhöhungen oder Luftschadstoffbelastungen zu rechnen ist. Sowohl aus klimatischer wie aus lufthygienischer Sicht ist die geplante Bebauung nicht zwingend abzulehnen. Bei entsprechenden Schallschutzmaßnahmen werden auch keine Grenzwertüberschreitung vom Parkhaus in den Bereich der Fischerstrasse erwartet.

Mit der Durchführung der Baumaßnahme wird zunächst die gesamte Vegetation auf dem Grundstück des Hauptpostgeländes entfernt. Da es sich dabei überwiegend um Vegetation ohne besondere Bedeutung für das Arten- und Biotoppotential handelt, und nach Beendigung der Baumaßnahme die Begrünung von Teilbereichen wieder vorgesehen ist, ist hier die, wenn auch nicht bedeutende klimaökologische Auswirkung, höher einzustufen als der vorübergehende Verlust der potentiellen Lebensraumfunktion der Vegetation. Mit der Durchführung der Baumaßnahme wird neben der Lebensraumfunktion der Vegetation auch die Funktion des früheren Postgebäudes mit seinen vielfältigen Mauermischen usw. als Nist- und Brutplatz für Vögel beeinträchtigt. Da der Vegetationsanteil direkt den Wasserhaushalt und die Schutzgüter Klima, Boden und Fauna beeinflusst, wird sich eine Erhöhung des Vegetationsanteils auch auf die anderen Schutzgüter positiv auswirken, wobei hier vor allem die klimatischen Funktionen von Relevanz sind.

Auf den durch die geplante Baumassnahme betroffenen Bereichen befinden bzw. befanden sich Einzelbäume und Baumgruppen mit einem Stammumfang grösser 60 cm, die schon bei Durchführung der Abrissmaßnahme nicht erhalten werden konnten. Darunter fielen auch auf dem Gehweg westlich des alten Postgebäudes in der Biebricher Allee zwei ältere Rosskastanien sowie ein jüngerer, ehemals vorhandener Bergahorn. Ehemalige Grünflächen der Post (ca. 770 m² und 16 Bäume) in der Biebricher Allee und Fischerstraße, Grünflächen der Kleingartenflächen (ca. 80 m²) und drei Einzelbäume sowie 180 m² straßenbegleitende Grünflächen werden bzw. sind bereits bei der Abrissmaßnahme in Anspruch genommen worden.

3.2 Vermeidungsmassnahmen

Im Zuge der Bauarbeiten muss mit dem Austritt gespannten Grundwassers gerechnet werden. Im Falle, dass ein Abpumpen erforderlich wird, sollte das Wasser nach Möglichkeit nicht in die Kanalisation geleitet, sondern idealerweise an anderer geeigneter Stelle versickert werden.

Hier ist allerdings die Unbedenklichkeit der Versickerung vorauszusetzen, die durch eine entsprechende Beprobung nachgewiesen werden kann. Vor allem während der Bauphase mit offener Baugrube und evtl. freigelegtem Grundwasser ist darauf zu achten, dass der Umgang mit notwendigen Betriebsstoffen (Treib- und Schmierstoffe) sowie deren Lagerung derart erfolgt, dass schädliche Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers ausgeschlossen sind. Hierzu sind die geeigneten Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.

Von nicht sanierten Altlasten innerhalb des Untersuchungsgebietes gehen wesentliche Beeinträchtigungen für das Wohl der Allgemeinheit aus, die sich insbesondere in einer schädigenden Beeinflussung von Boden und Grundwasser sowie in einer Gefährdung der Gesundheit des Menschen äußern können. Daraus ergibt sich die Erfordernis, festgestellte Altlasten zu sanieren bzw. verdächtige Flächen zu untersuchen und Meldungen umweltrelevanter Gewerbe zu überprüfen. Für den Fall, dass Kontaminationen des Grundwassers festgestellt werden, sind umgehend die zuständigen Stellen zu unterrichten und kurzfristig der Situation angepasste Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Ggf. ist eine gesonderte Ableitung und Reinigung des Wassers erforderlich, bevor es in die Kanalisation eingeleitet wird. Eine ständige fachliche bzw. gutachterliche Begleitung sowie Untersuchungen zur Eingrenzung des jeweiligen Schadensbereichs können während der Baumaßnahme erforderlich werden. Eventuell verunreinigtes Erdreich ist zu separieren und einer geregelten Entsorgung zuzuführen.

Da innerhalb des Untersuchungsgebietes das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine systematische Überprüfung vor Beginn der Bauarbeiten auf denjenigen Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen bis zu einer Tiefe von 4 m stattfinden. Bei Vorhandensein von Kampfmitteln sind entsprechende Maßnahmen zur Räumung zu treffen.

Im Bereich zwischen früheren Hauptpost bzw. der Hangkante und dem Bahnhofsgebäude sollte der Erhalt der Funktion dieser Flächen zur Entlüftung der Wiesbadener Innenstadt beachtet werden. Das bedeutet v.a. die Ermöglichung eines ungehinderten Luftaustausches. Daraus ergeben sich insbesondere bezüglich des zukünftigen Baukörpers im Baugebiet MK 3 erhöhte Anforderungen an die

Berücksichtigung klimaökologischer Belange. Um mögliche Düseneffekte zu vermeiden, soll der verbleibende Zwischenraum zwischen neuem Gebäude und bestehendem Bahnhofsgebäude möglichst gering sein bzw. eine geplante Bebauung soweit wie möglich von der westlichen Baugebietsgrenze zurückversetzt werden. Aus klimaökologischer Sicht ist an dieser Stelle daher ein schmales, langgestrecktes Gebäude gegenüber einem kürzeren und breiteren vorzuziehen.

3.3 Verminderungs- und Schutzmassnahmen

Die Versiegelung soll auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt werden und nach Möglichkeit gegenüber dem Bestand nicht erhöht werden. Eine Reduzierung des funktionalen Anteils an für den Naturhaushalt nicht wirksamen, vollständig versiegelten Flächen kann beispielsweise über die Anlage von Dachbegrünungen, Pflanzflächen und die Auswahl geeigneter Oberflächenbeläge auf den nicht überbauten Flächen erreicht werden.

Der Eingriff in die tieferen Bodenschichten, der durch den Bau der Tiefgarage verursacht wird, soll auf das minimal erforderliche Maß reduziert werden, indem sich die Bemessung der Tiefgarage am tatsächlichen Bedarf orientiert und Konzepte zur Mehrfachnutzung konsequent umgesetzt werden. Anfallender Oberboden, der später wieder für Pflanzflächen verwendet werden kann, sollte nach Möglichkeit vor Ort z.B. auf Flächen der Bahn AG gelagert werden, um zusätzlichen LKW-Verkehr durch Ab- und Antransport von Boden zu vermeiden.

Da davon auszugehen ist, dass sich der Grundwasserspiegel bergseitig der Gebäude aufstauen kann und dies zu einer Verringerung des Flurabstandes führt, sind hier entsprechende Aspekte des Bautenschutzes zu berücksichtigen (bautechnischer Schutz der Kellergeschosse gegen eindringendes Grundwasser, Wanne für Gebäude). Die Tatsache, dass das anstehende Grundwasser schwach angreifend auf Beton wirken kann, sollte bei der Wahl der einzusetzenden Baustoffe entsprechende Berücksichtigung finden. Dies dient zum einen der Beständigkeit des Baukörpers, zum anderen aber auch dem Grundwasser- und Bodenschutz. Obwohl die rutschungsgefährdeten Hangbereiche südlich außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere für Baumaßnahmen im Bereich der Bahn AG Flächen ggf. gesonderte Maßnahmen zur Entwässerung bzw. Stabilisierung des Hangs und zur Bauwerksgründung notwendig sind.

Beeinträchtigungen der Lufthygiene im Bebauungsplangebiet durch Lärm und sonstige Immissionen sind sowohl während der Bauphase als auch nach der Durchführung des Bauvorhabens nicht vermeidbar, sie können aber durch bestimmte Maßnahmen wie z.B. die Beschränkung zumindest der lärmintensiven Arbeiten auf die Tageszeit oder durch die Anlage von Dachbegrünungen minimiert werden. Durch Dachbegrünung kann gleichermaßen eine Minderung der bestehenden klimatischen Belastungssituation erreicht werden.

Dachbegrünungen speichern Niederschlagswasser, erhöhen die Verdunstungsrate, reduzieren die Niederschlagsabflussspitzen, verbessern den Wärme- und Kälteschutz des Gebäudes (Energieeinsparung durch Wärmedämmung) tragen zur Luftreinhaltung (Bindung und Filterung von Staub- und Luftschadstoffen) bei dienen dem Brandschutz und tragen zu .

Neben der Anlage von Dachbegrünungen können grundsätzlich sowohl die örtliche Versickerung, das Auffangen des anfallenden Niederschlagswassers als auch die Nutzung des Niederschlagswassers als Brauchwasser zur Reduzierung und Verzögerung des Oberflächenabflusses der überbauten Flächen dienen. Im Planungsgebiet dürften die Voraussetzungen für eine örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers aufgrund des geschichteten, z.T. geklüfteten, sehr inhomogenen Untergrundaufbaus nicht gegeben sein. Sollte eine Versickerung des Niederschlagswassers dennoch in Betracht gezogen werden, so sind eingehende Untersuchungen des geologischen Untergrunds notwendig, um die Versickerungsmöglichkeiten zu erkunden.

Vorzugsweise kommt daher eine Nutzung eines möglichst hohen Anteil des auf den nicht begrünten Dach- und ggf. Terrassenflächen anfallenden Regenwassers als Brauchwasser in Betracht. Dadurch kann zum einen zur Entlastung der örtlichen Kanalisation bei Regenereignissen und zur Verringerung der Hochwassergefahr beigetragen werden, zum anderen werden dadurch Trinkwasservorräte geschont. In diesem Sinne soll der Trinkwasseranspruch durch Ausnutzung aller technischen Möglichkeiten auf ein Minimum begrenzt werden. Hierzu zählt neben der oben angesprochenen Regenwassernutzung für geeignete Zwecke vor allem der konsequente Einbau und Betrieb von Wassersparsystemen, insbesondere in öffentlich zugänglichen Bereichen mit Wasserverbrauch.

Die durch das Vorhaben bedingte Steigerung des Verkehrsaufkommens (erhöhter Ziel- und Quellverkehr im Vergleich zur jetzigen Nutzung), führt mit entsprechende Schutzmaßnahmen zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastungen, trägt aber dennoch zu einer allmählichen Steigerung der lufthygienischen Belastungen bei, verursacht durch auch durch wenn auch unter der Bagatellgrenze liegende höhere durch mit Kfz-bedingte Luftschadstoffe.

Zur Lärmvorsorge und -minderung stehen hierfür mehrere technische und organisatorische Möglichkeiten zur Verfügung, die auch im Vorfeld, d.h. bevor sanierungspflichtige Belastungssituationen auftreten, berücksichtigt werden können:

Verringerung der Immissionen durch verkehrsplanerische Konzeption, Neuordnung des Straßenraums mit Optimierung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radwegenetzes u.a. zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr, Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit, Wahl eines geeigneten Oberflächenbelags für die Verkehrsflächen, Einbau von Schallschutzfenstern und geeigneter Schalldämmung, Verbesserung der örtlichen Luftqualität durch eine stärkere Durchgrünung des Planungsgebietes.

Der mit der erhöhten Nutzungsdichte voraussichtlich verbundene höhere Energiebedarf soll durch geeignete Maßnahmen (z.B. durch energiesparende Bauweise, Einsatz energiesparender Gebäudetechnik v.a. bezüglich erforderlicher Lüftungs- und Feuerungsanlagen) auf ein Minimum gesenkt werden.

Da sich befestigte Flächen insbesondere im Sommer sehr stark aufheizen und das Stadtklima negativ beeinflussen, sollten solche entweder wasserdurchlässig befestigt oder durch Pflanzung großkroniger Bäume beschattet werden. Neben der Verbesserung des örtlichen Klimas v.a. durch Verminderung der Aufheizung und Erhöhung der Verdunstung trägt die Vegetation auch zur Verbesserung der örtlichen

Luftqualität (Filterung von Staub und Luftschadstoffen) bei. Die Pflanzung von Bäumen im Straßenraum kommt zudem der Kontinuität des typischen Stadtbildes (Alleen) zugute.

3.4 Ausgleichsmassnahmen

Neben den oben genannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind im Rahmen des geplanten Bauvorhabens für den Fall einer nicht möglichen Durchführung dieser Maßnahmen, erforderliche Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Bei Verlust von Grünflächen oder Bäumen innerhalb des Planungsgebietes ist als Neupflanzung gleichwertiger Ersatz vornehmlich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans vorgesehen. Falls dies nicht möglich ist, ist eine Festlegung von Ersatzpflanzungen an anderer Stelle jedoch im näheren, räumlichen Zusammenhang durchaus gegeben. Zudem ist es wünschenswert, über den Erhalt des Status Quo (rechtlich erforderliche Ausgleichsleistung) hinaus anzustreben, durch weitere verbessernde Maßnahmen die derzeitige Belastungssituation zu mildern.

Ca. 70 m² des Gehölzbestandes am Hang werden durch Verkehrsflächen in Anspruch genommen, während der Hauptteil erhalten werden kann. Daraus ergibt sich ein verbleibendes Defizit von ca. 70 m² Gebüschbestand. Ein Teil der Fläche (70 m²), auf der sich derzeit Kleingartennutzung befindet, wird ebenfalls in Verkehrsfläche umgewandelt. Die restlichen Flächen verbleiben in der bestehenden Nutzung.

Es wäre wünschenswert, eine Aufwertung dieser Flächen durch Entfernen der baulichen Anlagen und Entsiegelungsmassnahmen sowie gezielte Bepflanzungsmassnahmen zu erreichen. Denkbar sind hier Baumpflanzungen analog zur westlichen Seite der Breitenbachstrasse – zumindest im südlichen, etwas breiteren Abschnitt-, womit langfristig auch hier eine Allee entstehen könnte, die im Zuge der Umsetzung der zweiten Stufe der Rahmenplanung nach Süden vervollständigt werden kann. Bezüglich der Kleingartenflächen ergibt sich ein rechnerisch verbleibendes Defizit von ca. 70 m². Dieses kann durch die genannten Aufwertungs- bzw. Pflanzmassnahmen ausgeglichen werden.

Von den Grünflächen im Verkehrsbereich wird der größte Teil erhalten, hier ist mit dem Verlust von ca. 250 m² zu rechnen (Bereich zwischen MK 1 Und Bahnhof).

Um eine dem Bestand gleichwertige Situation wieder herzustellen, wären daher ca. 2400 m² Pflanzfläche für die Eingrünung des Liliencarré und ca. 2680 m² extensive Dachbegrünung, 140 m² sonstige Grünflächen für den Gebüschbestand und für entfallende Kleingärten sowie für Strassenbegleitgrün (ca. 500 m²) zu kompensieren. Den Verlust von ca. 35 Einzelbäumen ist hier noch hinzu zu rechnen.

4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Die zu erwartenden bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt sind eingehend in Kapitel 3 beschrieben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen keine grundsätzliche Verschlechterung der derzeitigen Situation darstellt. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bezogen auf die Ausgangssituation sind durch das Bauvorhaben nicht zu erwarten.

Dieses begründet sich in den bereits jetzt bestehenden erheblichen Vorbelastungen der einzelnen Schutzgüter des Untersuchungsgebietes und ihrer Wechselbeziehungen zueinander.

Weitere Angaben hierzu enthalten die Umweltverträglichkeitsstudie sowie der Landschaftsplanerische Fachbeitrag aus diesem Jahr (Sept. 2001 und April 2004).

5. Darstellung der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsvorschläge

Im Rahmen eines städtebaulichen Workshops wurden mehrere Vorschläge zur Bebauung des B-Plan-Bereichs und verschiedene Varianten zur Verkehrsführung erarbeitet, aus denen das momentane Bauungskonzept als einziger Vorschlag mit vielfachen Änderungen vorliegt.

Dieser Vorschlag stellte sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen als ein Bauungskonzept dar, welches im Bebauungsplangebiet 'Ehemalige Hauptpost' in Wiesbaden realisierbar ist.

Alternativen wurden für diesen städtebaulichen so bedeutenden Standort, als Ergebnis der Workshops ausgeschlossen. Aus diesem Grunde ist eine Überprüfung anderweitiger Lösungsvorschläge aus Umweltschutzgesichtspunkten weder notwendig und nicht möglich (vgl. auch UVS September 2001).

6. Darstellung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Dieser Prüfungsaspekt wurde im Rahmen der vorliegenden UVS nicht bearbeitet, da es sich bei dem geplanten Bauvorhaben des Liliencarré um keine gewerbliche oder industrielle Produktionsanlage handelt.

7. Darstellung der wichtigsten Merkmale der zu erwartenden Emissionen, Abfälle etc.

Siehe Punkt 6.

8. Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Im Vorfeld zur Erstellung der UVS und deren Überarbeitung 2004 lagen umfangreiche Informationen und Grundlagen der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie Fachgutachten, Vorstudien und Voruntersuchungen von verschiedenen Ingenieurbüros vor.

Damit stand für die Erstellung der UVS und des LBP umfangreiches Material zur Verfügung, das eine gute Basis für die erforderlichen umweltschutzrelevanten Angaben und Beiträge darstellte.

9. Zusammenfassung

Der hier vorliegende Umweltbericht fasst die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Aus dem Jahr 2001 und aktualisiert im Jahr 2004 zum geplanten Gebäudekomplex auf dem Gelände der ehemaligen Hauptpost zusammen.

Die UVS hat die Aufgabe, die mit dem Bau und dem Betrieb des geplanten Bauvorhabens verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt zu untersuchen und Vorschläge zur Verringerung der ggf. zu erwartenden Beeinträchtigungen zu machen. Die UVS dient grundsätzlich als vergleichende Beurteilungsgrundlage für die Umweltwirkungen eines geplanten Bauvorhabens oder eines Bebauungsplanes.

Die vorliegende UVS prüft die Umweltwirkungen des geplanten Vorhabens für die gesetzlich vorgeschriebenen Schutzgüter. Damit ist konkret die Prüfung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Boden, das Klima, die Luft, die Pflanzen und Tiere, die Kultur- und Sachgüter, die dort lebenden Menschen und ihr Wohnumfeld gemeint.

Im ersten Arbeitsschritt wird das Bauvorhaben in seiner Art und seinem Umfang dargestellt, d.h. u.a. hinsichtlich der Raum- und Flächenansprüche. Diese betragen insgesamt ca. 52.350 m² für die Baumaßnahmen im B-Plan-Bereich; *Verkehrsflächen und sonstige Flächen* (baurechtliche Ausweisung von ca. 23.350 m²), *Baugebiet MK 1* (Nordseite des Bereichs) + *MK 2* (Südseite des Bereichs) ca. 23.000 m² und *Baugebiet MK 3* (Südost-Bereich) mit ca. 6.000 m² der Bahn AG.

Im darauf folgenden Arbeitsschritt wird die derzeitige Situation, d.h. die Qualitäten und Quantitäten der o.g. Schutzgüter im Planungsgebiet untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass schon heute bei allen Schutzgütern eine mehr oder minder starke Grund- oder Vorbelastung besteht, d.h. eine erhöhte Lärm-

und Luftschadstoffbelastung, Bodenversiegelung, Überwärmung, ein geringer Vegetationsflächenanteil usw. die standörtliche Situation prägt. Die untersuchten Schutzgüter sind in ihren Funktionen geschädigt bzw. eingeschränkt.

Die sich anschließende Prüfung der geplanten Baumaßnahme auf die einzelnen Schutzgüter erfolgt unter der Fragestellung: Welche bau-, betriebs- und bauwerksbedingten Auswirkungen sind in welchem Umfang zu erwarten? Insbesondere sind dabei - auf Anregung der Anwohner und Behörden - die zu erwartenden klimatischen und lärm- und schadstoffbedingten Veränderungen nochmals vertiefend durch Fachgutachten geprüft worden. Die Untersuchungen kommen sowohl bezogen auf die einzelnen Schutzgüter als auch auf deren Zusammenwirken zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden Auswirkungen die derzeitige Situation nur geringfügig verschlechtern. Sie stellen das Bauvorhaben aber nicht grundsätzlich in Frage.

Es werden Vorschläge zu Vermeidung und Minderung von Umweltwirkungen und Maßnahmen zur Kompensation von Funktionsverlusten bei den Schutzgütern vorgeschlagen. Dazu gehören Vorschläge zum Boden- und Grundwasserschutz, zur Altlastenbeseitigung, zur Verbesserung der klimaökologischen Situation, zur Pflanzung von Bäumen an Straßen- und in Verkehrsflächen, zur Begrünung von Dächern, Dachterrassen und Fassaden, Aufwertung von bestehenden Grünflächen. Diese Maßnahmen haben als Festsetzungen in den zu überarbeitenden B-Plan-Entwurf einzufliessen bzw. werden Bestandteil des abzuschließenden Städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Wiesbaden und dem Investor.

Fazit:

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) kommt auch in Ihre Überarbeitung aus April 2004 insgesamt zu dem Ergebnis, dass bei der derzeitigen Vorbelastungssituation die Umsetzung der geplanten Bebauung im Bebauungsplangebiet - unter Berücksichtigung der vorgeschlagen umweltschutzrelevanten Maßnahmen - zu keiner wesentlichen Verschlechterung der aktuellen Umweltverhältnisse beiträgt.
