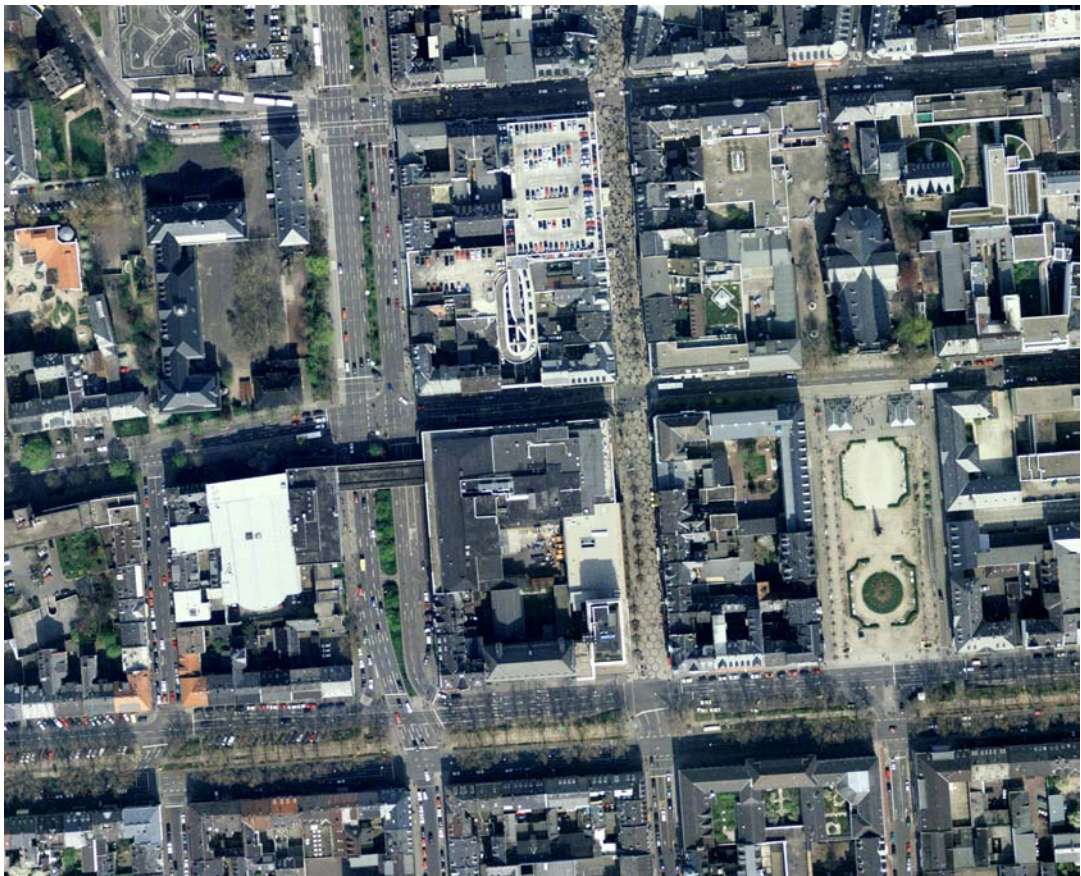


Begründung zum Bebauungsplanentwurf vom

L a n d e s h a u p t s t a d t W i e s b a d e n

Bebauungsplan "Luisenstraße / Schwalbacher Straße"



INHALT

<u>1. Stadtentwicklungsplanerische Zielsetzung</u>	4
<u>2. Planungsanlass</u>	4
<u>3. Lage im Stadtgebiet</u>	7
<u>4. Geltungsbereich</u>	8
<u>5. Übergeordnete Planungen</u>	9
5.1 Regionaler Raumordnungsplan	
5.2 Flächennutzungsplanung	
<u>6. Weitere Planungen und Gutachten</u>	9
6.1 Rahmenplanung „Westliche Innenstadt“	
6.2 Fußgängerzone Wiesbaden	
6.3 Verbindliche Bauleitplanung	
6.4 Verkehrsuntersuchungen	
6.5 Logistikgutachten	
6.6 Geräuschimmissionsgutachten	
6.7 Emissions- / Immissionsgutachten	
<u>7. Bestand</u>	17
7.1 Baustruktur / Erscheinungsbild	
7.2 Nutzung	
7.3 Verkehr / Erschließung	
7.4 Grün- und Freiflächen	
7.5 Altlasten	
<u>8. Ziel und Zweck der Planung</u>	20
8.1 Projektbeschreibung Shopping Center	
8.2 Projektdaten Bestand / Planung	

- 8.3 Verkehr / Erschließung / ÖPNV
- 8.4 Nutzung
- 8.5 Maß der baulichen Nutzung
- 8.6 Bauweise
- 8.7 Denkmalpflege
- 8.8 Freiflächen
- 8.9 Emissionen / Lärmschutz
- 8.10 Wasserschutzgebiet
- 8.11 Ableitung Oberflächenwasser

9. Ver- und Entsorgung 32

- 9.1 Elektrizitätsversorgung
- 9.2 Wasserversorgung
- 9.3 Gasversorgung
- 9.4 Abwasser

10. Statistische Daten 33

11. Kosten, die der Gemeinde durch die vor- gesehenen städtebaulichen Maßnahmen voraussichtlich entstehen 34

12. Anhang 34

Umwelterheblichkeitsprüfung

1. Stadtentwicklungspolitische Zielsetzung

Der Innenstadtbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden wird seine Bedeutung als lebendiges Stadtzentrum mit dem Erhalt und der Entwicklung seiner Multifunktionalität beibehalten. Folgende grundlegenden Nutzungen sind dazu vorhanden und müssen in ihrer jeweiligen Entwicklung zueinander in einem ausgewogenen Verhältnis stehen: Arbeiten, Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Verkehr, Kultur und öffentliche Verwaltungen.

Eine Einzelhandelsuntersuchung der GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH aus dem Jahre 1999 ergab, dass in Wiesbaden auch in Zukunft noch steigende Kaufkraftvolumina zu erwarten sind. Bis zum Prognosehorizont 2010 errechnet die Studie einen Verkaufsflächenbedarf von mehreren zehntausend Quadratmetern.

Die Reaktivierung und Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt wird einer erheblichen Flächenausweisung und Zersiedelung der Landschaft in den Außenbezirken vorbeugen.

Die Kerngebietsnutzung erstreckt sich über den gesamten Innenstadtbereich zwischen Kirchgasse und Schwalbacher Straße. Dieses Gebiet soll auch zukünftig der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung dienen. Das Wohnen bleibt zulässig, um einer möglichen Monofunktionalität entgegenzutreten und Identifikationsmöglichkeiten mit dem städtischen Zentrum zu ermöglichen.

2. Planungsanlass

Konkreter Planungsanlass ist die Entwicklungsbereitschaft der Karstadt Immobilien AG + Co.KG (KIKG) für den Standort Kirchgasse/Luisenstraße/Schwalbacher Straße. Mit dem Erwerb des ESWE-Hochhauses und einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs westlich der Schwalbacher Straße im Zusammenhang mit einer zentralen Umsteigestation für den öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich komplexe Wechselbeziehungen, die planungsrechtlich gesichert werden sollen.

Der Entwicklungsbereich der KIKG, der eine Größe von ca. 11.200 m² aufweist, gliedert sich in mehrere Grundstücksflächen. Sie sind zurzeit alle bebaut:

- A. ESWE-Hochhaus an der Ecke Rheinstraße/Kirchgasse,
- B. Karstadt-Kaufhaus zwischen Kirchgasse, Luisenstraße und Schwalbacher Straße,
- C. Gebäudebrücke über der Schwalbacher Straße zwischen Karstadt-Kaufhaus im Osten und Technikhaus im Westen,
- D. Technikhaus und Parkhaus im Quartier zwischen der Schwalbacher Straße, Dotzheimer Straße und Karlstraße im Westen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich noch eine Reihe weiterer bebauter Grundstücke, das Gebäude der Hessischen Landesbibliothek, das C+A Kaufhaus, sowie einige Wohn- und Geschäftsgebäude an der Schwalbacher Straße und der Karlstraße.

Für die Schwalbacher Straße, deren südlicher Teilbereich innerhalb des Geltungsbereiches des neuen Bebauungsplanes liegt, besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan „Schwalbacher Straße“ von 1974.

Mit dem Satzungsbeschluss werden für diesen Teilbereich die Festsetzungen durch den neuen Bebauungsplan ersetzt, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Luisenstraße / Schwalbacher Straße“ bleiben die Festsetzungen des Bebauungsplanes „Schwalbacher Straße“ rechtsverbindlich.

Durch die heterogene Nutzungsstruktur in diesem innenstädtischen Bereich und durch die hohen Anforderungen an die stadtgestalterischen und stadträumlichen Qualitäten (u.a. Denkmalschutz) ist es nicht möglich, die Planungen nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) ohne Aufstellung eines Bebauungsplanes zu entwickeln. Mit dem Bebauungsplanverfahren werden auch die nachbarschaftlichen Aspekte geklärt und berücksichtigt.

Aus diesen Gründen wird für diesen Entwicklungsbereich und die direkt angrenzenden Grundstücke die Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig. Der Bebauungsplan trägt die Bezeichnung „Luisenstraße / Schwalbacher Straße“.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche und verkehrliche Entwicklung dieses innerstädtischen Quartiers gesichert und eine Grundlage für zukünftige Bauvorhaben geschaffen.



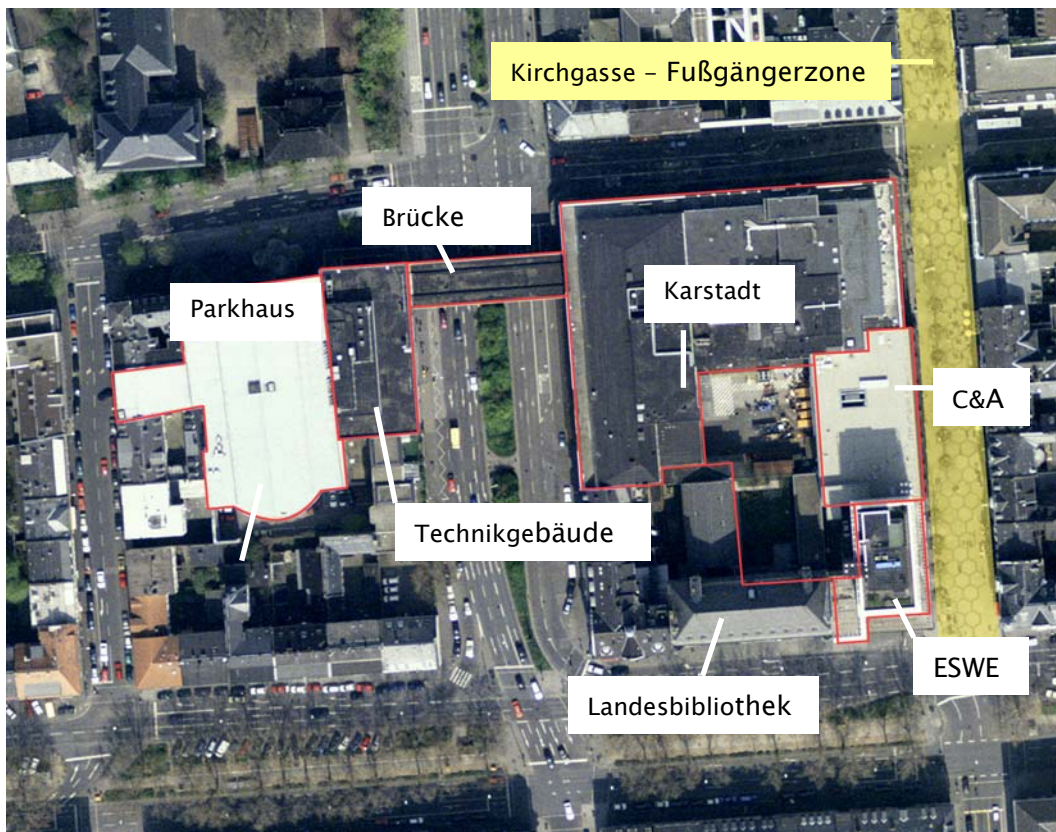
A. ESW-Hochhaus, Ecke Rheinstraße



B. Kaufhaus Karstadt, Kirchgasse/Luisenstraße



C. Brückenbauwerk über Schwalbacher Straße



3. Lage im Stadtgebiet



Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt an der südlichen Grenze der Innenstadt von Wiesbaden zwischen Kirchgasse, Luisenstraße, Dotzheimer Straße, Karlstraße und Rheinstraße.

Die Schwalbacher Straße, die das Planungsgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, markiert die Grenze zwischen Innenstadt und Westend. Als innerstädtische Hauptverkehrsstraße bildet sie gleichzeitig die westliche Grenze des „historischen Fünfeckes“ von Wiesbaden.

Die Kirchgasse an der Ostseite ist als Fußgängerzone eine der besten Geschäftslagen Wiesbadens und verbindet als fußläufige Achse den Geltungsbereich funktional mit der Innenstadt und den südlich der Rheinstraße angrenzenden Stadtgebieten.



4. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich „Bebauungsplan Luisenstraße / Schwalbacher Straße“ liegt in der Gemarkung Wiesbaden, Flure 66/111/112/115. Der Geltungsbereich hat folgende Grenzen:

Im Osten :

- die Ostseite der Kirchgasse (Flur 112, Flurstück 18/1)

Im Norden :

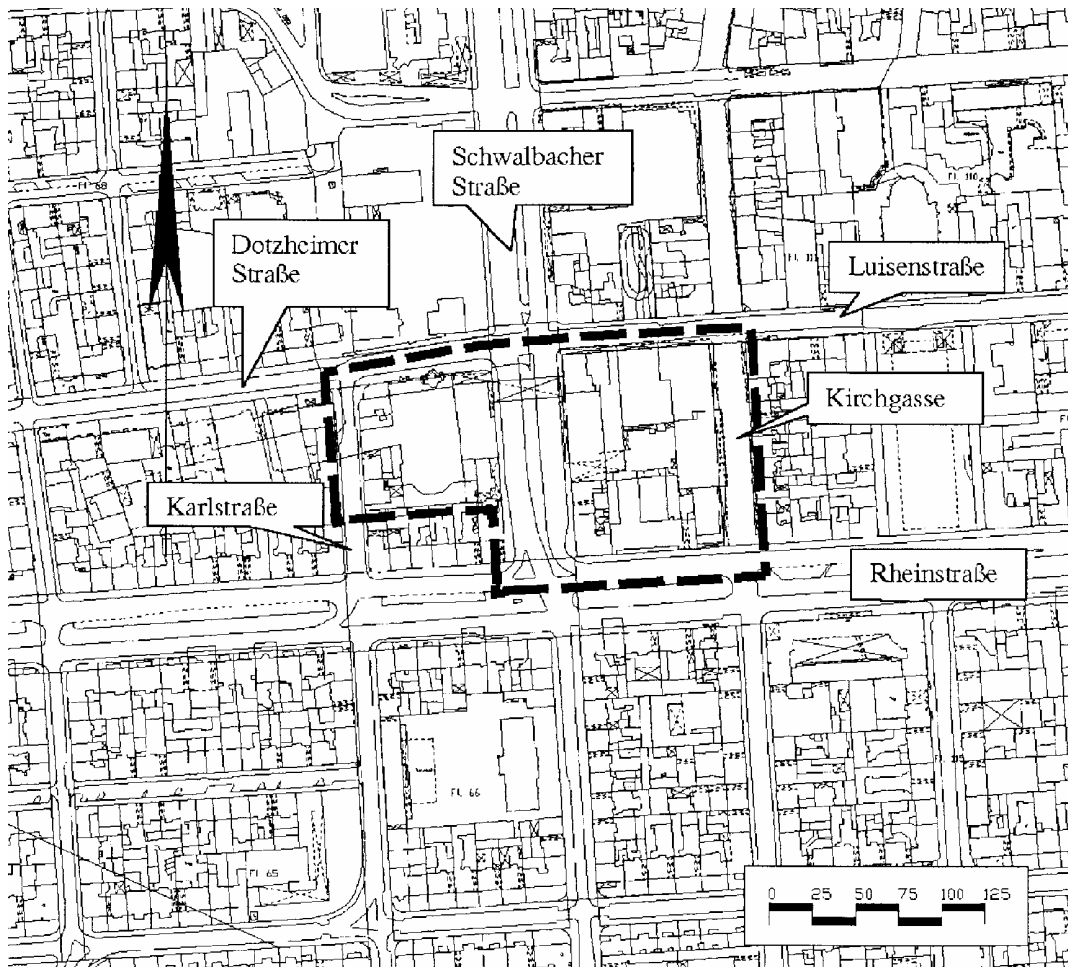
- die Straßenmitte der Luisenstraße (Flur 111, Flurstück 102/27 teilweise)
- die Straßenmitte der Dotzheimer Straße (Flur 66, Flurstück 140/3, teilweise)
- ein Teilstück der Schwalbacher Straße (Flur 66, nördl. Grenze des Flurstückes 133/7)

Im Westen :

- die Westseite der Karlstraße (Flur 66, Flurstücke 131/4, 131/5 und 131/1, teilweise)

Im Süden :

- die südliche Grenze der Flur 66, Flurstücke 283/18; 126/6; 126/11
- die östliche Grenze der Flur 66, Flurstück 111/1, und
- ein Teilstück der Rheinstraße (Flur 66, Flurstück 132/2 und Flur 115, Flurstück 87/3)



Der Geltungsbereich verfügt über eine Gesamtfläche von ca. 28.600 m². Auf die öffentliche Verkehrsfläche entfällt ein Anteil von ca. 12.100 m².

5. Übergeordnete Planungen

5.1 Regionaler Raumordnungsplan Südhessen (RROPs)

In dem am 9. März 1995 festgestellten und im Staatsanzeiger Nr. 26/1995 veröffentlichten regionalen Raumordnungsplan Südhessen ist die Fläche des Geltungsbereichs als „Siedlungsfläche Bestand; Oberzentrum“ dargestellt. Somit sind die beabsichtigten Planungsziele den Zielen der Raumplanung und Landesplanung angepasst.

5.2 Flächennutzungsplanung

Der sich in seiner Nutzung heterogen darstellende Geltungsbereich mit Geschäften, Kaufhäusern, der Hessischen Landesbibliothek (HLB) und Wohnnutzungen wird im gültigen Flächennutzungsplan als Kerngebiet ausgewiesen.

6. Weitere Planungen und Gutachten

6.1 Rahmenplanung "Westliche Innenstadt"



die westliche Innenstadt zwischen der Kirchgasse im Osten, der Rheinstraße im Süden, der Hellmundstraße im Westen und der Schulberg- bzw. der Philippsbergstraße im Norden einen städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen.

Dieser Entwurf zum Rahmenplan wurde vom Planungsbüro AS+P ausgearbeitet und wird zur Zeit fortgeschrieben.

Im Jahre 2000 wurde von der Stadt Wiesbaden der Beschluss gefasst, für

Als Ergebnis des Verfahrens steht ein informelles Planwerk zur Verfügung, in dem alle maßgeblichen städtebaulichen, verkehrlichen, grünordnerischen und sozialen Fragestellungen gegeneinander abgewogen und bewertet sind.

Der Rahmenplan ist zudem die fachliche Grundlage für anschließende, vertiefende Planungsverfahren, wie z.B. die Aufstellung dieses Bebauungsplanes.

6.2 Fußgängerzone Wiesbaden

Die Kirchgasse ist der südliche Teil der Wiesbadener Fußgängerzone. Mittlerweile entspricht die Gestaltung dieses öffentlichen Raumes nicht mehr den Ansprüchen einer Einkaufsstraße. Deshalb wurde 2002 ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt, zu dem mehrere Architekturbüros eingeladen wurden.

Am 5. September 2002 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, auf der Grundlage des Entwurfs des Büros "St raum A" eine Überarbeitung zu beauftragen.

Der Entwurf liegt vor und wurde im Februar 2003 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Der Entwurf soll in mehreren Bauabschnitten ab 2004 ausgeführt werden.

Für den Bereich Kirchgasse sind folgende Gestaltungselemente vorgesehen:

- Die Bäume am Beginn der Kirchgasse in Höhe ESWE-Hochhaus entfallen zugunsten von Pflanzinseln mit Sitzgruppen.
- Die vorhandenen Bäume im mittleren Bereich (8 Platanen) bleiben erhalten und werden zurückgeschnitten.
- Die nördlichen drei Bäume, die dicht an der Kaufhausfassade stehen, entfallen und werden durch andere Gestaltungselemente ersetzt, u. a. Wasserspiele.

6.3 Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan)

Für die überwiegende Fläche des Geltungsbereiches gibt es keinen rechtskräftigen Bebauungsplan. Für die Schwalbacher Straße existiert ein Bebauungsplan („Schwalbacher Straße“) aus dem Jahre 1974, der den gesamten Verlauf der Schwalbacher Straße bis zur Friedrichstraße abdeckt. Der Bebauungsplan macht lediglich Aussagen zu den öffentlichen Verkehrsflächen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Luisenstraße / Schwalbacher Straße“ wird dieser Bebauungsplan und seine Festsetzungen im Bereich des neuen Geltungsbereiches ersetzt. Außerhalb des Geltungsbereiches „Luisenstraße / Schwalbacher Straße“ bleiben die Festsetzungen des Bebauungsplanes „Schwalbacher Straße“ bestehen.

6.4 Verkehrsuntersuchungen

Die Karstadt Immobilien AG Co. KG beabsichtigt eine Neuplanung der derzeit vom Karstadt-Kaufhaus und Parkhaus genutzten Fläche an der Dotzheimer Straße. Eine Ausweitung des Stellplatzangebotes an diesem Standort und die Unterbringung einer Zentralen Umsteigeanlage für den ÖPNV im Erdgeschoss des neuen Gebäudekomplexes sind vorgesehen.

In ersten Untersuchungen im Auftrag der Landeshauptstadt Wiesbaden, der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und der Karstadt Immobilien AG Co. KG wurde die verkehrliche Machbarkeit der Projekte unter bestimmten Bedingungen aufgezeigt. Dazu wurden zwei Studien angefertigt:

- „Erfassung der Rahmenbedingungen für ein neues Parkhaus und Überprüfung der Abwicklung des ruhenden Verkehrs „/Heinz und Feier (H+F), 2002
- „Entwicklung und Aufbau eines Konzeptes zu einer optimierten Führung des ÖPNV in der Innenstadt“ /H+F, 2002

Eine dritte Untersuchung im August / September 2003 gliedert sich in zwei Aufgabenbereiche:

I. Verkehrsuntersuchung zum Projekt Parkhaus und Anlieferung Shopping Center

I.1 Parkhaus

Im Mittelpunkt steht eine Überprüfung der Verkehrsabwicklung im Ein- und Ausfahrtbereich des geplanten Parkhauses sowie an den benachbarten Knotenpunkten im öffentlichen Straßenraum. Darüber hinaus soll die Befahrbarkeit der innerhalb des Gebäudes gelegenen Bussteige untersucht werden.

Den Berechnungen liegt der heutige Zustand der Knotenpunkte in Bezug auf die Fahrstreifenaufteilung und die Verkehrsregelung zugrunde.

Danach ist an der Einmündung Rheinstraße / Karlstraße von einer guten bis zufrieden stellenden Verkehrsqualität auszugehen. Der Stauraum für diesen Verkehrsstrom reicht noch aus.

An der Einmündung Karlstraße / Dotzheimer Straße beträgt die mittlere Wartezeit für den Rechtseinbieger aus der Karlstraße in die Dotzheimer Straße knapp 29 [s]. Dies signalisiert für diesen Verkehrsstrom ebenfalls eine angemessene Verkehrsqualität. Der vorhandene Stauraum für die Rechtseinbieger liegt mit über 40 [m] über der benötigten Stauraumlänge von 30 [m].

Bei der Prüfung, in welchem Maß der aus dem Parkhaus im Planfall abfließende Verkehr durch den Durchgangsverkehr auf der Karlstraße behindert wird, lassen die Resultate keine nennenswerte Behinderung erkennen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Qualität der Verkehrsabwicklung wird dadurch nicht erwartet.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der für einen Normalwerktag (Nachmittagsspitze) durchgeführten Leistungsfähigkeitsbetrachtungen keine ernsthaften Probleme zwischen dem Parkhaus-induziertem Verkehr und dem sonstigen Straßenverkehr.

Betrachtungen des Verkehrsablaufes an Normalwerktagen werden als Leistungsfähigkeitsnachweis in der Regel als ausreichend angesehen, sodass auf vertiefende Untersuchungen des Samstagverkehrs verzichtet werden kann.

1.2 Anlieferung Shopping Center

Auf der Grundlage der Planunterlagen der Architekten Schröder Schulte-Ladbeck Strothmann, Dortmund, wurde die Anliefersituation an der Schwalbacher Straße geprüft. Danach ist die Befahrbarkeit des Anlieferbereiches mit Lastzügen gesichert.

Anhand der angegebenen Werte kann in der Morgenspitzenstunde von 1 bis 2 Ankünften und bis zu 3 Abfahrten im Lieferverkehr ausgegangen werden. Diese Werte unterstellen eine homogene Verteilung der Ankünfte in den Zeitbereichen 6.00 Uhr – 7.30 Uhr und 7.30 Uhr – 9.00 Uhr. In der Nachmittagsspitzenstunde dürfte die Fahrtenzahl noch geringer sein (nahezu ausschließlich Entsorgungsverkehr).

Es ist zu erwarten, dass durch das rückwärtige Anfahren des Warenhofes durch Lieferfahrzeuge (Schwerverkehr) eine jeweils etwa 2 bis 3 Minuten andauernde Behinderung für den in Richtung Norden fließenden Verkehr auf der Schwalbacher Straße eintritt.

In der Morgenstundenspitze würde das bedeuten, dass 16 bis 24 zufahrende Kraftfahrzeuge (ohne Busse) vor dem Warenhof anhalten müssten. Bei einem verfügbaren Stauraum zwischen der Zufahrt Rheinstraße und der Zufahrt Warenhof von etwa 90 [m] (für die Geradeausfahrer) und ca. 40 [m] für die (wenigen) Rechtsabbieger können bei Anlieferung Rückstaus in die Rheinstraße nicht ausgeschlossen werden.

Ein zügiger Abbau des Staus nach Freigabe des Verkehrs ist in der Morgenspitze aufgrund der gegenwärtig eingeräumten, ausreichenden Freigabezeit von 20 [s] am Knotenpunkt Schwalbacher Straße / Luisenstraße gewährleistet. Bei zwei Anlieferungen (angenommene Sperrzeit 150 [s]), und drei Abfahrten (angenommene Sperrzeit 60 [s]) wird der Verkehrsablauf auf dem südlichen Ast der Schwalbacher Straße in der Spitzenstunde etwa 10 Minuten gestört. Eine Erhöhung der mittleren Wartezeiten um etwa 10 [s] pro Fahrzeug ist die Folge, was allerdings keine signifikante Verschlechterung der Verkehrsqualität auf diesem Abschnitt darstellt (von Qualitätsstufe A zu Qualitätsstufe B).

Aufgrund des höheren Zuflusses auf der Schwalbacher Straße in der Nachmittagspitze ist bei einer Sperrung des Streckenabschnittes für den Entsorgungsverkehr und angenommenen gleicher Sperrzeiten wie der Lieferverkehr eine größere Anzahl von Fahrzeugen betroffen. Dies wirkt sich in Staulängen von 75 m (Abfahrt) und bis zu 190 m (Anfahrt) aus. Ein Rückstau in die Rheinstraße ist angesichts eines vorhandenen Staubereiches von ca. 90 m Länge bei Anfahrten nicht zu verhindern.

Wenngleich aufgrund der geringen Fallzahl der Störungen die mittlere Wartezeit in der Nachmittagspitzenstunde nur um knapp 7 [s] ansteigt, wird angesichts des Rückstaus in die Rheinstraße ein Verzicht von Entsorgungs- oder Lieferfahrten in diesem Zeitbereich empfohlen.

II. Verkehrsuntersuchung zur Umsteigeanlage und Knotenpunkt Schwalbacher Straße / Dotzheimer Straße

In Abstimmung mit dem Tiefbauamt und der ESWE wurde eine Verkehrsuntersuchung vom Büro Heinz und Feier erarbeitet. Die Untersuchung beschreibt die Resultate der Untersuchungsteile, die sich mit der Zentralen Umsteigeanlage und der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Schwalbacher Straße / Dotzheimer Straße / Luisenstraße auseinandersetzen. Die wesentlichen Aufgaben bestanden darin, unter vorgegebenen baulichen und verkehrlichen Randbedingungen

- die Lagen und Abmessungen der erforderlichen Bussteige am Knotenpunkt Schwalbacher Straße / Dotzheimer Straße festzulegen,
- die Befahrbarkeit der für den Busverkehr vorgesehenen Flächen zu prüfen und
- die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes in einem ausgewählten Zeitintervall (Nachmittagsspitzenstunde) zu ermitteln.

Befahrbarkeit

Das Erdgeschoss des geplanten Gebäudes ist aus allen Richtungen anfahrbar und durchfahrbar. Die Mindesthöhen im Portalbereich Dotzheimer Straße und in den sonstigen Bereichen sowie die Fahrbahnbreite zwischen den Bussteigen im Inneren des Gebäudes sichern einen angemessenen Fahrkomfort.

Für die Ein- und Ausfahrten in und aus dem Gebäude müssen teilweise mehrere Fahrstreifen überfahren bzw. in Anspruch genommen werden. Eine signaltechnische Sicherung dieser Vorgänge ist geboten.

In ähnlicher Weise gilt dies für rechts abbiegende Busse, sofern sie die Busfahrstreifen in der Schwalbacher und der Dotzheimer Straße nutzen. Bei Ausweisung des rechten Fahrstreifens in der unteren Schwalbacher Straße als Busfahrstreifen (in Verbindung mit der dort geplanten Haltestelle) ist aus diesem Grund auch eine Verlegung mit der Haltlinie in der Luisenstraße um etwa 12,0 m nach Osten erforderlich. Aufgrund der intensiven Nutzung dieser Aufstellflächen (u. a. von Ausfahren aus dem Parkhaus Kaufhof) wird die Prüfung signaltechnischer Lösungen zur Regelung des Abflusses in Abhängigkeit von der Anwesenheit rechtsabbiegender Busse angeregt.

Wird in der unteren Schwalbacher Straße der vorhandenen Busfahrstreifen künftig für den allgemeinen Verkehr frei- und der Fahrstreifen für Rechtsabbieger aufgegeben ist hingegen eine Verlegung der Haltlinie in der Luisenstraße nicht notwendig.

Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen beschränken sich auf eine Prüfung der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Schwalbacher Straße / Dotzheimer Straße / Luisenstraße im Planungszustand.

In der unteren Schwalbacher Straße wird der für die Befahrung ungünstigere Fall (Umwidmung des rechten Fahrstreifens in einen Busfahrstreifen und Überführung des vorhandenen Busfahrstreifens in einen vom allgemeinen Verkehr gemischt genutzten Fahrstreifen) unterstellt.

Der Planungszustand berücksichtigt neben den Verkehrsbelastungen im Bestand auch jene zusätzlichen Verkehre, die durch das neue Parkhaus induziert werden.

Gegenüber dem IST-Zustand werden die Busabfertigung am inneren Bussteig Dotzheimer Straße (B4), der Rechtsabbieger aus der Schwalbacher Straße in die Luisenstraße (K7) und der aus südlicher Richtung einfahrende Busverkehr auf der Schwalbacher Straße (B5) als getrennte Signalgruppe behandelt.

Unter Berücksichtigung der für die Verkehrsströme notwendigen Freigabezeiten (einschließlich des Fußgängerverkehrs) ergibt sich eine noch hinreichende Qualität der Verkehrsabwicklung für den Gesamtknoten: Wenn gleich spürbare Wartezeiten auftreten, können nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer in der nachfolgenden Freigabezeit ihre Fahrt / ihren Weg fortsetzen (Qualitätsstufe C nach /FGSV, 2001). Die höchsten mittleren Wartezeiten treten im Verkehr auf der Nord-Süd-Achse auf.

Gegenüber dem heutigen Zustand wurde die Freigabezeit im Nord-Süd-Verkehr zu Gunsten der Rechtsabbieger aus der Dotzheimer Straße und der Schwalbacher Straße (in Richtung Luisenstraße) deutlich gekürzt. Dies führt auch zu einer Verringerung der Freigabezeiten im fußläufigen Verkehr über die Dotzheimer und die Luisenstraße um ca. 5s. Notwendige Querungszeiten werden dadurch allerdings nicht unterschritten.

Zusammenfassend zeigen die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen, dass auch bei einer gestiegenen Anzahl getrennt freizugebender Verkehrsströme (Signalgruppen) die vorhandenen Kapazitäten am Knotenpunkt ausreichen..

6.5 Logistikgutachten

Durch die Erweiterung der Verkaufsflächen und dem Produktangebot im Bereich des Shopping Centers ist auch mit einer Erhöhung des Anlieferverkehrs zu rechnen, der unter Umständen im Bereich der Schwalbacher Straße zu Verkehrsbehinderungen führen könnte.

Um diesen Sachverhalt zu prüfen und ggf. in die Planungen aufzunehmen, wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Befahrbarkeit des Anlieferbereiches, sowie die Störwirkung der Anlieferungen im Straßenverkehr untersucht hat. Die Ergebnisse wurden in das Verkehrsgutachten des Büros Heinz und Feier eingearbeitet und berücksichtigt.

6.6 Geräuschimmissionsgutachten

Im Rahmen des Abbruches und Neubaus des Parkhauses an der Karlstraße, Dotzheimer Straße und Schwalbacher Straße soll die Stellplatzanzahl von derzeit ca. 600 auf ca. 850 – 900 erhöht werden.

In einem Gutachten durch die TÜV Süddeutschland Bau und Betrieb GmbH wurde geprüft, inwieweit sich die Geräuscentwicklung durch das geplante Parkhaus der Firma Karstadt verändert. Hierbei wurde zwischen den Geräuschen durch die Pkw-Kunden in dem Parkhaus bzw. in dem Aus- und Ein-fahrtbereich an der Karlstraße und dem öffentlichen Busbahnhof im Erdgeschoss des Parkhauses unterschieden. Die Verkehrsgeräusche durch den Busbahnhof wurden mit den einschlägigen Orientierungswerten gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ bzw. mit den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verglichen. Die Belastung an den vorhandenen Wohnhäusern und den Büros in der Karlstraße durch das Kundenaufkommen des Parkhauses wurde dagegen mit den maßgeblichen Richtwerten nach TA-Lärm verglichen.

Ergebnisse:

Der maßgebende Tages-Richtwert nach TA-Lärm für Mischgebiet von 60 dB(A) durch die Geräusche von dem Karstadt-Parkhaus wird im Plan-Zustand um 3 dB(A) überschritten. Diese Überschreitungen werden insbesondere durch die Pkw-Fahrgeräusche im Bereich der Spindel verursacht.

Die kurzzeitige Geräuschspitze durch das Zuschlagen eines Kofferraumdeckels übersteigt den Tages-Richtwert um bis zu 13 dB(A), wobei nach TA-Lärm der Richtwert tagsüber kurzzeitig um bis zu 30 dB(A) überschritten werden darf.

Der anlagenbezogene Pkw-Verkehr durch das Parkhaus auf der Karlstraße wird mit 150 Kfz pro Stunde den bestehenden Verkehrslärm mit 300 Kfz pro Stunde nicht um 3 dB(A) erhöhen.

Zur Abdeckung dieser Überschreitungen werden folgende Schallschutzmaßnahmen empfohlen:

- Mindestens 50 % der Fläche der offenen Südfassade des Parkhauses ist im Hinblick auf die Wohnfenster im Innenhof zu schließen. Werden 50 % der Fläche geschlossen, so verringert sich die Geräuschbelastung an den Immissionsorten IP 1 bis IP 7 im Vergleich zu den in Tabelle 5 angegebenen Werten um 3 dB(A).
- Um ein Quietschen der Reifen gerade in der Spindel zu verhindern, ist ein nicht quietschender Fahrbahnbelag einzusetzen. Hierzu eignet sich insbesondere glatter Asphalt.

Zusätzlich wurden noch die Geräusche durch den geplanten Busbahnhof im Erdgeschoss des Parkhauses untersucht. An allen Immissionsorten sowohl die maßgeblichen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ für Verkehrsgeräusche, als auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) werden in der Tages- und in der Nachtzeit durch den zu erwartenden Busverkehr in dem neuen Busbahnhof um mindestens 7 dB(A) unterschritten.

Die Prognosegenauigkeit beläuft sich abschätzungsweise auf ± 3 dB(A). Bei 30 % mehr Bewegung erhöht sich die Geräuschbelastung um 1 dB(A). Bei einer Verdopplung der Vorgänge steigen die Immissionen um 3 dB(A).

6.7 Emissions- / Immissionsgutachten

Eine Immissionsprognose innerhalb stark strukturierter Bebauung und mit diffusen Quellen (offenen Parkdecks) ist sehr aufwändig. Ein erster Schritt auf dem Weg zu einer Immissionsprognose ist die Ermittlung der freigesetzten Emissionen. Dieser Bearbeitungsschritt (Ermittlung und Vergleich

der Emissionen) wurde von dem TÜV Hessen mit einem Gutachten „Gutachten zu Emissionen durch den Verkehr von Fahrzeugen in einem geplanten Parkhaus in Wiesbaden“ durchgeführt. Sollten sich die Emissionen des Bestandes nur unwesentlich von denen der Planung unterscheiden, kann die Berechnung der Immissionen entfallen bzw. vereinfacht abgeschätzt werden.

Für den Plan und den Ist-Zustand wurden die Emissionen auf der Basis von Emissionsfaktoren für Pkw ermittelt und verglichen. Der Beitrag der Emissionen im Planzustand fällt durch die folgenden Umstände geringer aus als die Erhöhung der Stellplatzkapazitäten vermuten lässt:

- Geringe Fahrwege im neuen Parkhaus durch Erschließung der Parkdecks über eine durchlaufende Spindel.
- Verteilung der ansonsten konstanten Busemissionen auf eine größere Fläche
- Bessere Verteilung der Emissionen der oberen beiden Parkdecks (9 und 10) in die Umgebung durch Überstand über die angrenzende Bebauung.

Die zugegebenermaßen angespannte lufthygienische Situation in deutschen Innenstädten wird durch die Aktivitäten auf der Planfläche nur um einen an den nahe gelegenen Messstellen (Ringkirche) nicht auflösbaren Beitrag verschlechtert. Er liegt somit innerhalb der zumutbaren Toleranzen. Weiter detaillierte Untersuchungen zur Immissionsprognose würden zum jetzigen Zeitpunkt keine zusätzlichen Ergebnisse bringen.

7. Bestand

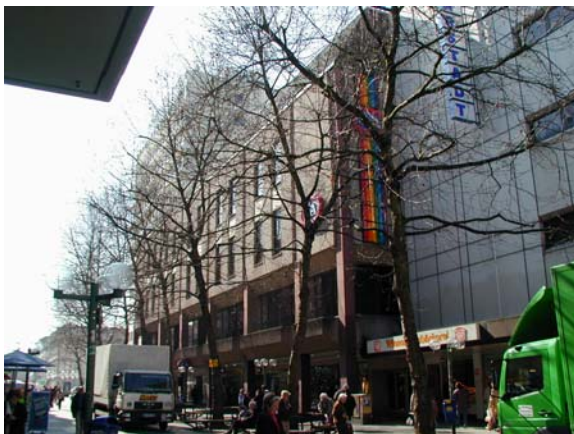
7.1 Baustruktur, Erscheinungsbild

Während der östliche Teil des Geltungsbereiches mit der Kirchgasse in Bauform und Erscheinungsbild durch die Nutzungsanforderungen des modernen Handels geprägt ist, weist ein Teil der Gebäude an der Karlstraße und der Schwalbacher Straße eher eine kleinteilige Mischung auf.

Vor allem die Kaufhausfassaden beidseits der Schwalbacher Straße mit dem verbindenden Brückenbauwerk und das Parkhaus an der Dotzheimer Straße werden zeitgemäßen und der Stadtlage gemäßen Gestaltungsansprüchen nicht mehr gerecht.

Neben dem großflächigen Bauvolumen der Kaufhäuser und des Parkhauses dominiert das ESWE-Hochhaus mit zwölf Geschossen das Quartier im Süden.

Ein kleiner Teil gründerzeitlicher Bauwerke an der Schwalbacher Straße sowie das imposante, unter Denkmalschutz stehende Gebäude der Hessischen Landesbibliothek (HLB) mit rückwärtigem Lesesaal geben noch einen kleinen Eindruck vom historischen Fünfeck der Wiesbadener Innenstadt wieder.



C&A-Kaufhaus in der Kirchgassee



Gründerzeitliche Bebauung Schwalbacher Straße/Rheinstraße



Westseite der Schwalbacher Straße

7.2 Nutzung

Im Bereich östlich der Schwalbacher Straße dominieren die sogenannten Kerngebietsnutzungen mit großflächigen Kaufhäusern sowie weiteren Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden. Das ESWE-Hochhaus steht zurzeit leer.

Auch auf der Seite des Westends dominieren großräumige Geschäfts-, Büro- und Parkhausnutzungen.

Als Wohnstandort spielt der gesamte Bereich eine untergeordnete Rolle. Es befinden sich zwar teilweise Wohnungen in den oberen Geschossen der Gebäude an der Schwalbacher Straße und der Karlstraße, aber auf Grund der beengten Bestandssituation, fehlender Freiflächen, hohen Verkehrsaufkommens und teilweise unattraktiver Nachbarschaften besteht keine befriedigende Wohnqualität.

7.3 Verkehr / Erschließung

Als Innenstadtquartier ist das Gebiet für den Individualverkehr, den öffentlichen Nahverkehr, sowie für Fußgänger voll erschlossen.

Haupteerschließungsstraßen sind die südlich tangierende Rheinstraße und die das Gebiet durchquerende Schwalbacher Straße, die eine Belastung von ca. 33.000 Kfz/Tag aufweist.

Insbesondere die Organisation und die Gestaltung der Schwalbacher Straße stellen mit dieser Belastung ein großes Problem dar. Die hohe Anzahl an Fahrspuren und die geringen Aufenthaltsflächen für Fußgänger ergeben ein äußerst unbefriedigendes Erscheinungsbild. Diese Defizite führen auch zu einer funktionalen Trennung des Gebietes, das Überqueren der Straße und somit der Austausch zwischen den benachbarten Stadtteilen wird erschwert.

Im motorisierten Individualverkehr wie im öffentlichen Personennahverkehr stellt der Kreuzungsbereich Dotzheimer Straße/Schwalbacher Straße/Luisenstraße eine wichtige Schnittstelle verkehrsbedeutender Magistralen dar. Neben dem "Platz der Deutschen Einheit" dient die am Knotenpunkt gelegene Busstation „Schwalbacher Straße“ als zentrale Umsteigeanlage für den Verkehr auf der Nord-Süd-Achse und in West-Ost-Richtung



Dotzheimer Straße / Ecke
Schwalbacher Straße

Insgesamt fahren über 30 Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs die Bussteige „Schwalbacher Straße“ an. Mit durchschnittlich etwa 60 Bussen pro Stunde und Querschnitt weisen die Schwalbacher Straße und der Straßenzug Dotzheimer Straße-Luisenstraße höchste Frequenzen im Stadtgebiet auf. Auf der Luisenstraße, welche für den durchfahrenden motorisierten Individualverkehr gesperrt ist, konzentrieren sich dabei die Busverbindungen in West-Ost-Richtung.

Die Bedeutung der Busstation „Schwalbacher Straße“ für den Stadtbusverkehr wird auch anhand der Aus- und Umsteigerzahlen sichtbar: Für das Jahr 1999 wurde dort die Zahl der täglichen Umsteiger auf über

4.500 geschätzt. Bei etwa 7.500 Aussteigern stellt sie sogar die wichtigste Zielhaltestelle im Stadtgebiet dar.

Während die Kirchgasse auf der östlichen Seite als Fußgängerzone niveaugleich ausgebaut ist, wird die Karlstraße durch den Ziel- und Quellverkehr des Parkhauses stark vom Individualverkehr beansprucht.

7.4 Grün- und Freiflächen

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes besteht ein sehr geringes Angebot an Frei- und Grünflächen. Der Anteil der Grünflächen an der Gesamtfläche liegt unter 5 %.

Neben einer ruhigen, aber stark verschatteten Grünfläche im rückwärtigen Grundstücksbereich der Hessischen Landesbibliothek mit ca. 300 m² und einem kleinen Vorgarten in der Dotzheimer Straße bestehen lediglich noch kleinere Grünbestände als Straßenbegleitgrün in der Schwalbacher Straße und einige Stadtbäume in der Kirchgasse und der Dotzheimer Straße. Die privaten Freiflächen werden als Andienungshöfe oder als befestigte Höfe mit Nebengebäuden genutzt.

7.5 Altlasten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde auf Einträge im Altflächenkataster „BuF“ des Umweltamtes geprüft. Es liegen für 13 Flächen Einträge ehemaliger umweltrelevanter Nutzungen vor (z.B. Schlosserei, Bauunternehmen, Alteisenhandel, Fuhrunternehmen usw.). In der Regel wurden diese Gewerbe zwischen 1930 und 1960/70 ausgeführt. Im Zuge der Umnutzung des Areals und der Bebauung mit dem Parkhaus/Kaufhaus Karstadt (ehem. Hertie) sind mögliche Untergrundbelastungen aus früheren gewerblichen Nutzungen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgehoben und entfernt worden. Ein weiterer Handlungs-/Nachforschungsbedarf diesbezüglich besteht nicht.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt direkt an der Grenze zum sogenannten „Arsenbelastungsgebiet“ der LH Wiesbaden. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass der Untergrund einen sehr hohen Arsengehalt natürlichen Ursprungs aufweist. Dies ist bei Erdarbeiten (erhöhte Entsorgungskosten arsenhaltigen Aushubs) sowie bei der Anlage öffentlicher Grünflächen entsprechend zu berücksichtigen.

Weitere Hinweise/ Maßnahmen zum Bebauungsplan sind aus Sicht des Umweltamtes nicht erforderlich. (Anhang der Begründung)

8. Ziel und Zweck der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Luisenstraße / Schwalbacher Straße“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche und verkehrliche Entwicklung dieses wichtigen innerstädtischen Quartiers gesichert und eine Grundlage für zukünftige Bauvorhaben geschaffen.

Dabei kommt der Neuplanung der Karstadt Immobilien AG + Co. KG in nächster Zukunft eine besondere Bedeutung zu. Die Umgestaltung und zum Teil Umnutzung der Gebäude östlich und westlich der Schwalbacher Straße werden das stadträumliche Erscheinungsbild am südlichen Zugang der Innenstadt entscheidend verändern und aufwerten.

Ziele und Inhalte der Gebäudeplanung sind den planungsrechtlichen Aussagen des Bebauungsplanes angepasst.

8.1 Projektbeschreibung Karstadt / Shopping Center

Die Karstadt Immobilien AG & Co. KG beabsichtigt, das Gelände an der Kirchgasse / Luisenstraße / Schwalbacher Straße / Dotzheimer Straße / Karlstraße in Wiesbaden mit einer Gesamtfläche von ca. 11.200 m² zu entwickeln.

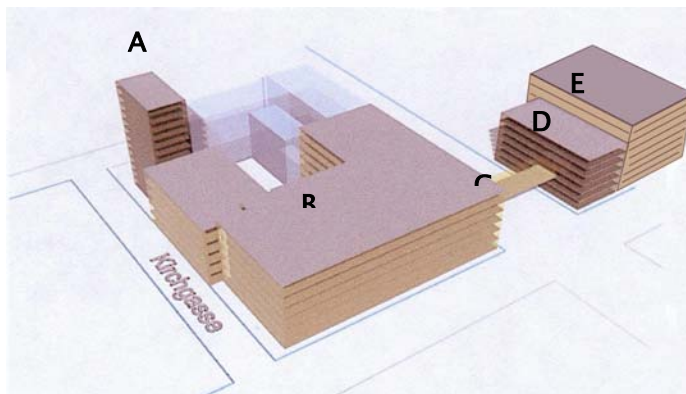
Zurzeit präsentiert sich die Einkaufsstraße Kirchgasse in weiten Bereichen in einem renovierungsbedürftigen Zustand und würde von einer Handelsansiedlung, die sich in entsprechender Größe und Qualität präsentiert, erheblich profitieren. In diesem Zusammenhang ist ein ausgewogener Mix aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie geplant.

Durch Integration verschiedener Baukörper entlang der vorhandenen Blockrandbebauung und des Brückenbauwerks in ein Gesamtkonzept, das auch die angrenzende Bebauung und hier vor allem die denkmalgeschützte Landesbibliothek berücksichtigt, sollen die hohen gestalteri-

schen Anforderungen von Karstadt und der Stadt Wiesbaden für dieses Stadtquartier erfüllt werden.

Die gesamte Entwicklungsmaßnahme setzt sich aus fünf Bereichen zusammen, die sowohl einzeln als auch als funktionales Ensemble eine wichtige stadträumliche und stadtbildprägende Aufgabe am südlichen Rand der westlichen Innenstadt übernehmen. Das Ensemble besteht aus den Gebäudekomplexen ESWE-Hochhaus, Karstadtgebäude, Brücke über die Schwalbacher Straße, Technikhaus sowie dem Parkhaus.

Die Bauteile im Einzelnen:



- A ESWE-Hochhaus
- B Karstadt-Gebäude
- C Brücke
- D Technikhaus
- E Parkhaus

ESWE-Hochhaus (Bauteil A):

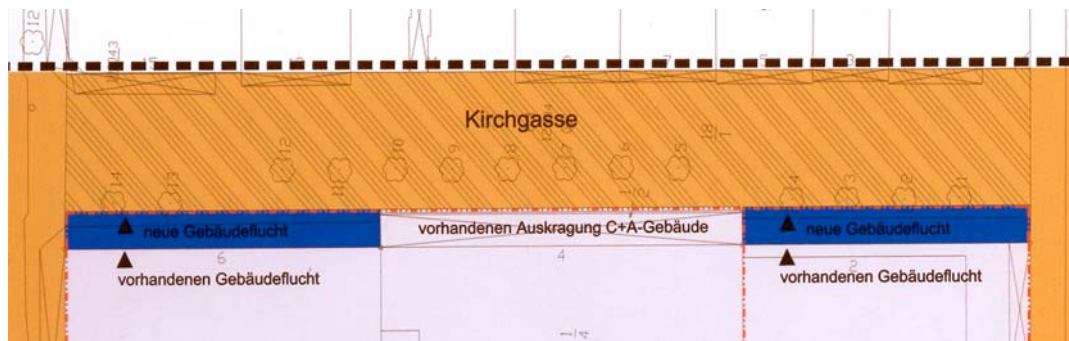
Das ESWE-Hochhaus bildet nach Baufertigstellung einen Gebäudekomplex, bestehend aus drei Baukörpern. Das Bestandsgebäude in der Rheinstraße soll um ein Obergeschoss aufgestockt und als Bürogebäude genutzt werden. Die Lücke zwischen diesem Gebäude und dem ESWE-Hochhaus wird durch Abbruch des bestehenden Erdgeschosses und Neubau (EG bis 5. OG) geschlossen. Das Hochhaus wird saniert und als Bürohaus genutzt. Im Erdgeschoss sollen Handelsflächen/Shops, evtl. Gastronomie integriert werden.

Die östliche Gebäudefront in der Kirchgasse wird ab dem EG bis zum 5. OG auf die bestehende Flucht des C & A-Gebäudes vorgezogen.

Karstadt-Gebäude (Bauteil B):

Die vorhandene Gebäudeflucht an der Kirchgasse wird um ca. 4,70 m auf die vorhandene Gebäudeflucht des C&A-Gebäudes vorgezogen und über 4 Geschosse bebaut.

Damit entsteht entlang der Kirchgasse zwischen der Luisenstraße und der Rheinstraße eine durchgehende Gebäudeflucht, die die vorhandene vorgezogene Gebäudekante von C+A integriert.



Das Bestandsgebäude Karstadt (ehemals Hertie Warenhaus) soll durch Integration diverser Handelsflächen in unterschiedlichen Größen als Shoppingcenter umgebaut werden. Derzeit ist eine Erhaltung der bestehenden Bausubstanz geplant. Um ein 6. OG zu realisieren, muss aus statischen Gründen vorher das 5. OG. abgebrochen werden. Sollte sich bei der weiteren Planung herausstellen, dass der Erhalt des Gebäudes aus bautechnischen, finanziellen oder nutzungsspezifischen Gründen (geringe Geschosshöhe etc.) nicht sinnvoll erscheint, ist ein Neubau an gleicher Stelle angedacht.

Der im Moment als Anlieferung genutzte Innenhof von Karstadt soll mit einem oder zwei Untergeschossen sowie mit einer 4– 6geschossigen Bebauung in das Gesamtkonzept integriert werden. Die Gestaltung der neuen Südfassade trägt der angrenzenden Freifläche der HLB Rechnung und wird ab dem 3. OG abgestaffelt und mit begrünten Terrassen gestaltet. Somit wird der bestehende Eindruck eines versiegelten Hinterhofes aufgehoben und mit dem Lesesaal und dem gärtnerisch gestalteten Innenhof einen angenehmen Innenraum geschaffen.

Brücke (Bauteil C):

Die bestehende Fußgängerbrücke vom Karstadt-Gebäude ins Technikhaus soll umgebaut oder abgebrochen und neu gebaut werden. Bei einer Neuplanung werden eine filigrane Bauweise und eine optische Aufwertung angestrebt, um bestehende Sichtbezüge so wenig wie möglich zu

beeinträchtigen und eine anspruchsvolle Verbindung zwischen den Gebäudeteilen zu erreichen.

Im Falle einer Sanierung bedarf es einer starken optischen Aufwertung, um eine Verbindung zwischen den beiden durch die Schwalbacher Straße getrennten Gebäudeteilen zu schaffen.

Technikhaus (Bauteil D):

Das bestehende Technikhaus wird abgerissen und neu erstellt. Die vom Karstadt-Gebäude kommende Brücke erreicht im neuen Technikhaus wie im Bestand das 2. OG und mündet dort in einen Mix aus Shops und Verkaufsflächen. Die Geschosse EG/1. OG entfallen für eine Umsteigeanlage des innerstädtischen ÖPNV. Durch die Umsteigeanlage für den ÖPNV wird die Fußgängerfrequenz, die das Karstadt Warenhaus im EG über einen beampelten Fußgängerüberweg oder im 2. OG über die bestehende Brücke erreicht, gebündelt. Ab dem 2. OG wird das Gebäude als Parkhaus genutzt.

Parkhaus (Bauteil E):

Das Parkhaus mit etwa 600 Stellplätzen wird abgerissen und neu erstellt. Die Anzahl der Stellplätze soll auf 850 – 900 erhöht werden. Die Geschosse EG/1.OG entfallen teilweise als Parkplatzflächen, da in diesem Bereich eine Fläche für die Busdurchfahrten, eine Mobilitätszentrale und Aufgänge zum Brückenbauwerk reserviert werden soll. Die Fläche für Parkplätze beginnt ab dem 2. OG. Die verkehrliche Anbindung erfolgt weiterhin über die Karlstraße auf der Westseite des Gebietes.

C&A-Gebäude :

Die bauleitplanerischen Überlegungen und Festsetzungen des Bebauungsplanes werden so gewählt, dass eine Entwicklungsmöglichkeit und Integration des C&A-Gebäudes zu einem späteren Zeitpunkt möglich bleibt.

Projektdaten	ESWE-Hochhaus (Bauteil A)		Karstadtgebäude (Bauteil B)		
	Bestand	Planung	Bestand	Planung Variante 1 – Ellipse mit Glas- dach	Planung Variante 2 – kein Glasdach
Grundstücksgröße	822	982	5.620	5.795	5.795
BGF Bereich a	7.082	8.851	31.938	36.372	37.008
BGF Gesamt	7251	9.115	32.693	38.261	38.755
GFZ	8,34	9,12	5,57	6,18	6,29
Geschossflächen	6.852	8.954	31.322	35.796	36.432
Verkaufsflächen	156	1.050	19.099	18.991	19.353
Büroflächen	3.258	4.812	0	9.178	9.523
GRZ und versiegelte Fläche	0.82	0,98	0,70	0,96	0,96
Anzahl der Stellplätze	X	X	X	X	X

Projektdaten	Brücke (Bauteil C)		Technikhaus + Parkhaus (Bauteile D + E)	
	Bestand	Planung	Bestand	Planung
Grundstücksgröße	X	X	4.036	4.036
BGF Bereich a	487	808	7.128	29.497
BGF Gesamt	487	808	25.836	34.445
GFZ	X	X	6,40	8,39
Geschossflächen	485	808	25.836	33.873
Verkaufsflächen	306	525	4.231	258
Büroflächen	X	X	X	X
GRZ und versiegelte Fläche	X	X	0,81	0,87
Anzahl der Stellplätze	X	X	594	879

Aufgestellt von: architekten schröder schulte-ladbeck strothmann 09/2003

8.3 Verkehr / Erschließung / ÖPNV

Die Fußgängerstraße Kirchgasse bleibt erhalten und wird im Rahmen der Neugestaltung Kirchgasse gestalterisch aufgewertet (siehe 6.2 Fußgängerzone Wiesbaden).

Rheinstraße und Schwalbacher Straße bleiben gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt Wiesbaden Haupterschließungsstraßen. Mit der beabsichtigten Aufgabe der zentralen Umsteigeanlage „Platz der Deutschen Einheit“ wird sich die Busstation „Schwalbacher Straße“ mittelfristig auch zur wichtigsten Umsteigeanlage im Kernstadtbereich entwickeln.

Aktuelle Planungen sehen zudem eine Verlegung der Haltestelle für den Regionalbusverkehr vom „Platz der Deutschen Einheit“ an die Schwalbacher Straße und eine Auflassung der Haltestelle „Landesbibliothek“ an der Rheinstraße vor. Die Maßnahmen lassen eine weitere Zunahme des Fahrgastaufkommens an der Umsteigeanlage „Schwalbacher Straße“ erwarten.

Die Karlstraße bleibt weiterhin Zu- und Abfahrtsstraße für das Parkhaus. Auch eine Erhöhung des Zuflusses für 850 – 900 PKW-Stellplätze führt zu keiner nennenswerten Verschlechterung der Qualität im Einmündungsbereich zur Rheinstraße. Es ist weiterhin im Einmündungsbereich von einer guten bis zufrieden stellenden Verkehrsqualität auszugehen. Der Straßenraum für das Verkehrsaufkommen reicht aus. Auch die Einmündung Karlstraße / Dotzheimer Straße signalisiert für den Rechtsabbieger eine angemessene Verkehrsqualität. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Qualität der Verkehrsabwicklung an der Ausfahrt des Parkhauses gegenüber dem Durchgangsverkehr in der Karlstraße wurde ebenfalls nicht festgestellt.

Die Andienung des Kaufhauses erfolgt weiterhin über die Schwalbacher Straße an der bestehenden Grundstückszufahrt. Für den Andienungsverkehr in der Schwalbacher Straße wurde ein Lieferkonzept erstellt, welches belegt, dass der fließende Verkehr durch die Anlieferungen nicht behindert wird.

8.4 Nutzung

Aufgrund seiner Lage im Innenstadtbereich von Wiesbaden und seiner heutigen Nutzungsschwerpunkte als Teil des Wirtschaftslebens, der Dienstleistung und des Geschäftsumfanges wird das Gebiet als Kerngebiet (MK) ausgewiesen. Die zukünftigen Planungen und Neustrukturierungen unterstützen und manifestieren die Zweckbestimmung des zentralen Versorgungsstandortes innerhalb der Stadt.

Gemäß der BauNVO (§ 7 MK) sind die unter § 7 (1) und (2) Nr. 1.–4. und 6.–7. beschriebenen Nutzungen zulässig. § 7 (2) Nr. 5. (Tankstellen in Zusammenhang mit Parkhäusern) wird nicht Bestandteil der Festsetzungen. Die Möglichkeit, eine Tankstelle errichten zu können, widerspricht den stadt- und verkehrsplanerischen Intentionen, den Individualverkehr zugunsten einer Stärkung des ÖPNV innerhalb des Innenstadtbereiches einzuschränken. Mit dem Waren- und Leistungsangebot einer modernen Tankstelle würde das Gegenteil erreicht.

Innerhalb des dicht besiedelten und bebauten Stadtquartiers rechtfertigen die potentiellen Gefahrenmomente nicht die Ausweisung einer Tankstelle.

Die Aufnahme der unter § 7 (3) Nr. 2 formulierten Festsetzung dient dazu, die im Gebiet vorhandene Wohnnutzung langfristig planungsrechtlich zu sichern.

Im Bereich der MK2-Festsetzungen wird nochmals besonders auf die vorhandene Wohnnutzung hingewiesen und mit der Nutzungseinschränkung "oberhalb des 1.OG sind nur Wohnungen zugelassen" zum Ausdruck gebracht, Wohnnutzungen im Innenstadtbereich zu schützen und langfristig zu sichern.

Das denkmalgeschützte Gebäude der Hessischen Landesbibliothek erfüllt, zusammen mit weiteren öffentlichen Einrichtungen entlang der Rheinstraße, eine wichtige Versorgungsaufgabe im Innenstadtbereich. Deshalb wird der Standort als Gemeinbedarfsfläche – Bibliothek – festgeschrieben.

Das bestehende Parkhaus westlich der Schwalbacher Straße deckt den Stellplatzbedarf des Karstadt-Kaufhauses heute mit ca. 650 Stellplätzen ab.

Bei der Neugestaltung des Quartiers soll das Parkhaus abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden. Die Kapazität wird den größeren Verkaufsflächen angepasst und auf 850 – 900 Stellplätze erweitert.

Um eine Verbesserung der Ein-/Ausfahrtsituation in der Karlstraße zu ermöglichen, wurden die Festsetzungen des Bebauungsplanes (überbaubare Flächen) in diesem Bereich so gewählt, dass eine Parkhauserweiterung in der Karlstraße als Option planungsrechtlich möglich ist.

Um dem Planungswunsch Rechnung zu tragen, dass im Erdgeschoss eine Fläche für eine Umsteigestation des ÖPNV reserviert werden soll, wird für Teile des Erdgeschosses bis zu einer lichten Höhe von OK max. 128,0 m ü. NN ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit und der Stadt Wiesbaden festgesetzt. Über die genaue Konzeption der Haltepunkte wird in naher Zukunft entschieden. Die genauen Flächenzuschnitte ergeben sich aus den Notwendigkeiten des ungehinderten Busverkehrs.

Zur Unterbringung einer geordneten Erschließung der Obergeschosse des Parkhauses und des Kaufhauses mit Brückenbauwerk und zur Ausweisung von weiteren innerstädtischen Nutzungen (Servicestation, Mobilitätszentrale etc.) wird eine Teilfläche im östlichen Randbereich des Parkhauses im direkten Anschluss an das Brückenbauwerk reserviert.

8.5 Maß der Nutzung

Für das Maß der max. baulichen Nutzung wurden als Höchstmaß die GRZ (Grundflächenzahl) und die max. zulässigen Gebäudehöhen festgesetzt. Mit diesen Festsetzungen kann das städtebaulich gewünschte Bauvolumen sowie das städtebaulich wirksame Erscheinungsbild am besten rechtsverbindlich eingegrenzt werden.

Ziel der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist es, eine effiziente und wirtschaftliche Flächenausnutzung im Innenstadtbereich zu ermöglichen (effiziente Flächenausnutzungen ermöglichen für die Gesamtstadtentwicklung den Erhalt von Freiflächen an anderer Stelle und die Sicherung von wichtigen Versorgungseinrichtungen im zentralen Innenstadtbereich). Die angestrebte Erweiterung von ca. 7000 m² Nutzfläche für das Projekt Karstadt wird in diesem Rahmen sichergestellt.

Mit den Festsetzungen der max. GRZ = 1,0 bzw. 0,8 in Teilflächen des Geltungsbereiches werden die Höchstwerte der BauNVO übernommen. Damit wird der bereits heute vorliegende Bestand, bezogen auf den Ver-

siegelungsgrad des Bodens, aufgenommen und planungsrechtlich festgeschrieben.

Mit der Festsetzung GRZ 1,0 im Bereich des Kaufhauses wird planungsrechtlich die Möglichkeit gegeben, den vorhandenen. versiegelten Andienungs- und Abstellhof zu überbauen und in die Gesamtentwicklung mit einzubeziehen. Da die Andienung in Zukunft innerhalb des Gebäudes integriert werden kann, werden auch die Störungen durch Lärm, Abfall etc. für die Nachbarschaft abgebaut.

In den Teilbereichen, in denen noch unversiegelte Freiflächen vorliegen (z.B. HLB), oder auf denen die Nutzungsart (Wohnen) unverbaute Flächen benötigt, werden die max. Werte der GRZ auf 0,8 begrenzt. Vorhandene Grünflächen (HLB) werden als private Grünflächen gesichert.

Auch die max. Gebäudehöhen (OK_{max}) orientieren sich an den Bestandshöhen der umgebenden intensiven Innenstadtnutzungen. Durch Anforderungen der Konstruktion, der Lüftungstechnik und des Aufenthaltskomforts fallen die Gebäudehöhen geringfügig höher als im Bestand aus. Die Obergeschosse wurden als Staffelgeschosse zurückgesetzt. Die Abstufung wird mit Baugrenzen in den verschiedenen Gebäudeoberkanten gesichert.

Mit der Festlegung der vorderen Gebäudekanten durch Baulinien werden die vorhandenen Straßenfluchten aufgenommen und die Blockrandbebauung innerhalb des Quartiers gesichert. In der Kirchgasse wird mit der neuen Baulinie die Flucht der vorhandenen Randbebauung nördl. der Luisenstraße aufgenommen und bis zur Rheinstraße verlängert. Damit ist es möglich, die bereits existierende Gebäudeflucht vor C&A aufzunehmen und sowohl im Bereich von Karstadt als auch im Bereich des ESWE-Hochhauses zu ergänzen.

Auf der Westseite zur Kirchgasse wird im nördlichen Teil des Kaufhauses als vordere Gebäudehöhe die Traufhöhe der gegenüberliegenden Bebauung ($OK_{max} = 140,00 \text{ m ü. N.N.}$) als Bezugshöhe aufgenommen. Um die Traufkante für den Fußgänger als raumwirksame Gebäudehöhe erfahrbar zu machen, zusätzliche Geschosse im Bereich der beiden Kaufhäuser aber nicht zu verhindern, ist eine Abstufung der weiteren Geschosse im Verhältnis 1:1 (Geschosshöhe = Rücksprungtiefe) mit den Baugrenzen festgelegt worden.

Im Bereich des ESWE-Hochhauses an der Ecke Rheinstraße / Kirchgasse wird für die vordere Gebäudekante als Bezugshöhe die Traufe des angrenzenden HLB-Gebäudes angenommen und mit OK = 143,2 m ü. N. festgesetzt. Diese Höhe darf nicht überschritten werden. Damit wird in besonderem Maße auf die Bedeutung des denkmalgeschützten Gebäudes mit dessen stadtgestaltender Wirkung Rücksicht genommen.

Auch bei der Festsetzung der Baulinien/Baugrenzen in den Obergeschossen entlang der Schwalbacher Straße und der Karlstraße wird mit der Staffelung der Festsetzungen zu den max. Gebäudehöhen und der Baugrenzen auf die vorhandenen Traufhöhen der Nachbargebäude reagiert.

Der rückwärtige, wesentlich höhere Gebäudeteil des ehemaligen ESWE-Hauses wird ebenfalls mit Baulinien und mit zwingenden Gebäudehöhen festgeschrieben. Damit wird auch bei einem Neubau oder einer Umnutzung die Gestalt und Form eines Hochhauses gesichert und bezüglich der Abstandsflächen im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Prüfung abgesichert. Stadträumlich markiert dieses Hochhaus deutlich den Beginn des Innenstadtbereiches an der Rheinstraße und den Beginn der Fußgängerzone. Durch seine Bauform setzt es sich deutlich vom HLB-Gebäude ab, womit dieses in seiner baulichen Bedeutung noch stärker hervorgehoben wird.

Im rückwärtigen Bereich zwischen den Grundstücken von Karstadt, der Hessischen Landesbibliothek und dem Grundstück von C+A (Flurstücke Nr. 56/1 und 65/1) wird zur Sicherung einer Grenzbebauung eine Baulinie festgelegt. Für den Hof des Kaufhauses Karstadt (Flurstück Nr. 56/1), dessen Südseite bereits mit Nebengebäuden auf der Grenze bebaut ist, ergibt sich die Möglichkeit, eine ökonomisch sinnvolle und von dem neuen innerbetrieblichen Flächenmanagement notwendige Erweiterung umzusetzen. Die Baulinie und damit die Pflicht, auf die Grenze zu bauen, erstreckt sich bis zur Gebäudeoberkante OK max = 138,20 m ü.N.N. Im weiteren Verlauf werden die Geschosse gestaffelt, so dass bei Einhaltung der notwendigen Abstandsflächen eine ausreichende Belichtung und Belüftung des Innenhofes sichergestellt ist. Die Abstufung der Obergeschosse wird mit Baugrenzen fixiert, sodass genügend Spielraum für konstruktionsbedingte Differenzierungen im Gebäude möglich ist.

Mit der erweiterten Ausweisung der überbaubaren Flächen wird für die ansässigen Handels- und Geschäftseinrichtungen die notwendigen Vor-

aussetzung geschaffen, das vorhandene Nutzungsangebot an die Anforderungen des heutigen Standards, an den Komfort und die Gestalt eines modernen und konkurrenzfähigen Dienstleistungsunternehmens anzupassen und damit den wichtigen Standort am südlichen Zugang zum Innenstadtbereich (Fußgängerzone Kirchgasse) zu sichern.

An der Nahtstelle zwischen Kaufhaus und der gründerzeitlichen Bebauung an der Schwalbacher Straße werden die vorhandene Gebäudestaffelung und die Gebäudehöhen der Karstadtbebauung durch Baulinien und Baugrenzen aufgenommen und als max. Gebäudehöhen festgeschrieben. Weitere Geschosse auf Seiten des Kaufhauses setzen sich deutlich von der Grundstücksgrenze (Brandwand) ab, sodass das Erscheinungsbild der gründerzeitlichen Bebauung nicht nachteilig beeinträchtigt wird.

Die Baulinie (Gebäudekante) des zukünftigen Parkhauses an der Dotzheimer Straße wird um 4,00 m nach Norden verschoben. Diese Verlagerung verläuft innerhalb der privaten Grundstücksflächen, eine Umwidmung der Verkehrsflächen ist nicht notwendig.

Mit der Vergrößerung der überbaubaren Flächen wird nicht nur dem gestiegenen Flächenbedarf durch Konstruktion, Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit moderner Parkhäuser Rechnung getragen, sondern damit auch die Voraussetzung geschaffen, dass die Funktionsflächen des im EG angesiedelten Busbahnhofes großzügiger und kundenfreundlicher ausgebaut werden können. Gleichzeitig wird der Verlust an privaten Parkflächen durch eine größere Gebäudehöhe kompensiert. Die Verlagerung der Gebäudeflucht passt sich gut in diesen innenstadtbezogenen Quartiersbereich ein, der funktionale Zusammenhang zwischen Kaufhaus und Parkhaus wird auch räumlich und gestalterisch hergestellt.

Im Bereich des Eckgrundstückes Dotzheimer Straße Nr. 10 wird die vordere Gebäudeflucht ebenfalls parallel zum Parkhaus nach vorne angepasst. Damit wird die planungsrechtliche Voraussetzung geschaffen, die stadträumliche Situation (Brandwand zum neuen Parkhaus, „Insellage“ zwischen zwei Parkhausseiten) zu verbessern und den neuen Bauformen und innerstädtischen Nutzungsanforderungen anzupassen.

Mit der Anpassung der Festsetzungen des Maßes der baulichen Nutzung an die Ausnutzungsmöglichkeiten der Parkhausflächen wird auch diesen Grundstücken Dotzheimer Straße 10 / Karlstraße 2 eine adäquate Entwicklungsmöglichkeit vorgehalten, die dem innerstädtischen Standort

gerecht wird. Der vorliegende Bestandsschutz wird durch die Ausweisung nicht beeinträchtigt.

Zur Sicherung und Unterstützung einer geschlossenen und homogenen Blockbebauung in diesem wichtigen Eckbereich wird die seitliche Grenzbebauung zusätzlich mit Baulinien gesichert.

Die gleichen planerischen Intentionen liegen den Festsetzungen und Ausnutzungserweiterungen für das Grundstück Karlstraße 6 zugrunde, sodass planungsrechtlich die Voraussetzungen für eine einheitliche, stadträumlich wirksame Entwicklung geschaffen wird. Zusätzlich werden mit diesen neuen Ausweisungen auch die Voraussetzungen geschaffen, das Parkhaus in diesem Bereich erweitern zu können, und damit die Zu- und Ausfahrtsituation zu verbessern.

Die vorhandenen kleinen Vorgartenflächen an der Dotzheimer Straße vor dem Parkhaus und dem Gebäude Nr.10, die zum Teil auf Grund ihrer fehlenden Grösse und ihrer isolierten Lage in sehr schlechtem Zustand sind, entfallen und können durch gestalterisch anspruchsvolle Maßnahmen aufgefangen werden.

Die max. Breite des Brückenbauwerkes ergibt sich aus der Breite des mit Baugrenzen abgesicherten Baufensters sowie der Festlegung der max. GFZ mit 0,6 und darf somit eine Breite von 19,0 m nicht überschreiten. Um auf konstruktiv und organisatorisch bedingte Anforderungen reagieren zu können, wird die genaue Lage zwischen beiden Gebäuden (Kaufhaus und Parkhaus) durch eine überbaubare Fläche mit Baugrenzen offen gehalten. Die Festsetzung der UK min. orientiert sich an dem Bestand und sichert die Freihaltung der vorhandenen Durchfahrtshöhe in der Schwalbacher Straße. Die Festlegung der OK max. macht einerseits deutlich, dass das Brückenbauwerk nicht höher als ein Geschoss (+ Konstruktionshöhe) gebaut werden soll, andererseits bleibt ein Spielraum für die Anpassung an die Nachbargebäude erhalten.

8.6 Bauweise

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird die geschlossene Bauweise (g) festgesetzt, die sich am Bestand der innerstädtischen Blockrandbebauung orientiert. In dieser geschlossenen Bauweise nach § 22 BauNVO müssen die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden, d. h. unmittelbar an die Nachbargrenze. Das städtebauliche Ziel

ist der Anbau der Gebäude an benachbarte Grundstücke Wand an Wand, so dass sich die einzelnen Gebäude zu einem Gebäudekomplex zusammenschließen. Der im § 22 Abs. 3 geforderte Grenzanbau ist insofern als ein Mittel zu sehen, um das städtebauliche Ziel – den Anbau Wand an Wand – zu erreichen.

8.7 Denkmalpflege

Das Gebäude Rheinstraße Nr. 55–57 (Hessische Landesbibliothek) mit dem rückwärtigen Lesesaal aus dem Ende des 19. Jahrhunderts ist ein Kulturdenkmal und unterliegt als Einzelanlage dem Denkmalschutz (§ 9 Abs. 6 BauGB).

Bei der Gestaltung und Konstruktion des auf der östlichen Seite angrenzenden Gebäudes (ESWE-Hochhaus) sowie der rückwärtigen Grenzbebauung an der Stirnseite des Lesesaales ist durch geeignete Maßnahmen (Gliederung, Rücksprung etc.) auf die Bedeutung der Gebäude Rücksicht zu nehmen.

8.8 Freiflächen

Die Flächen des Geltungsbereiches sind fast vollständig versiegelt. Lediglich die rückwärtige Gartenfläche der HLB, der kleine Vorgarten an der Ecke Karlstraße / Dotzheimer Straße und das Straßenbegleitgrün entlang der Schwalbacher Straße sind nicht versiegelt.

Die privaten Grünflächen der HLB werden als erhaltenswerte Grünflächen festgeschrieben. Das Straßenbegleitgrün sowie Baumpflanzungen werden im Zusammenhang mit der Umgestaltung und dem Rückbau der Schwalbacher Straße entwickelt und gestalterisch umgesetzt. Sowohl in der Schwalbacher Straße als auch in der Dotzheimer Straße ist das städtebauliche Ziel, durch Erhalt und Neupflanzungen von standortgerechten Bäumen, einen alleenartigen und räumlich gut gegliederten Straßenraum herzustellen.

Alle grünplanerischen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum des Geltungsbereiches haben das Hauptziel, den Aufenthaltswert für Bewohner, Passanten und Kunden zu erhöhen, den Anteil an Grünflächen im Stra-

ßenraum zu erhöhen und den Benutzer zum Verweilen und Flanieren einzuladen.

8.9 Emissionen / Lärmschutz

Für den östlichen Teilbereich des Geltungsbereiches (östlich der Schwalbacher Straße) werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes keine negativen Auswirkungen zu erwarten sein. Die Ausnutzungsmöglichkeiten orientieren sich eng am Bestand und verursachen damit keine nennenswerten Veränderungen. Im rückwärtigen Bereich des Kaufhauses wird durch die Überbauung des bestehenden Andienungshofes die Lärmsituation für die Nachbarn wesentlich verbessert.

Für die Lärmbelastungen im Bereich des Parkhauses wurde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben (siehe 6.7).

8.10 Wasserschutzgebiet

Durch die Festsetzungen und die anstehenden Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind keine weitreichenden Eingriffe in den Untergrund zu erwarten.

Der Geltungsbereich liegt weder im Wasserschutzgebiet noch im vorläufigen Heilquellenschutzgebiet der Stadt Wiesbaden.

8.11 Ableitung Oberflächenwasser

Eine oberflächige und damit effektive Niederschlagsverwertung innerhalb des Geltungsbereiches ist nur schwer und mit hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.

Innerhalb des Gebietes gibt es keine großflächigen Außenanlagen/Grünanlagen, welche mit Regenwasser bewässert werden könnten. Die Regenwasserverwertung innerhalb der Büro- und Kaufhausgebäuden zur Toiletten- und Urinalspülung ist auf Grund eines zweiten Leitungssystems und technischer Komponenten wie Druckerhöhungsanlage, Aufbereitungsanlagen usw. sehr unwirtschaftlich. Der zur Bevorratung des Regenwassers erforderliche Platzbedarf führt zu Einbußen in der Flächenausnutzung, bzw. zu zusätzlichen Eingriffen in den Untergrund.

Innerhalb der kleinteiligeren Bebauungsstruktur sind Maßnahmen zur Niederschlagsverwertung technisch einfacher umsetzbar.

Die Verwertung von Niederschlagswasser nach § 9 (4) BauGB in Verbindung mit dem Hessischen Wassergesetz (HWG) vom 22.01.1990 wird in dem Bebauungsplan als Festsetzung aufgenommen.

9. Ver- und Entsorgung

Die in öffentlichen Verkehrsflächen vorhandenen Versorgungsleitungen und Versorgungseinrichtungen für Strom, Gas und Wasser müssen erhalten bleiben.

Die vorhandenen Leitungstrassen und Anlagen innerhalb des Bereiches der Bauteile A und C dienen auch der öffentlichen Versorgung und müssen deshalb bestehen bleiben.

9.1 Elektrizitätsversorgung

Die Energieversorgung der einzelnen Bauteile erfolgt aus dem Mittelspannungsnetz 20 kV des Energieversorgungsunternehmens ESWE.

Eingebaut wird pro Bauteil eine Mittelspannungsschaltanlage für die Versorgung der einzelnen Niederspannungshauptverteilungen für den Allgemein- und Technikteil. Zur Ausführung kommt pro Bauteil eine Trafoanlage mit jeweils 630 bzw. 800 kVA-Trafos.

Der etwaige Strombedarf sieht pro Bauteil wie folgt aus:

– Bauteil A, Hochhaus	ca. 450 kVA	• 1 Trafo 630 kVA
– Bauteil C, Karstadt	ca. 4.500 kVA	• 6 Trafos 800 kVA
– Bauteile E+F, Parkhaus	ca. 1.000 kVA	• 2 Trafos 630 kVA

Zur Sicherung dieser Erschließungsmaßnahmen werden im Bebauungsplan die jeweiligen Flächen für Versorgungsanlagen – Trafostation – in den Bauteilen festgelegt.

Für die Versorgung der im Bebauungskonzept geplanten Nutzungen reichen diese festgelegten Trafostationen aus.

Die Grunddienstbarkeit (Leitungsrecht) sowie die Versorgung von Bauteil A über die Rheinstraße sind mit dem Versorger (ESWE) geklärt.

Für die Bauteile Karstadt und Parkhaus ist noch mit der ESWE zu klären, inwieweit das bestehende 20 kV Kabelnetz genutzt werden kann oder unter Berücksichtigung der späteren Verwendungszwecke evtl. umverlegt werden muss.

9.2 Wasserversorgung

Die Versorgung der Bauteile mit Trinkwasser ist durch die ESWE Versorgungs AG sichergestellt.

Überschlägig ergibt sich folgender Bedarf:

- Trinkwasserbedarf Bauteil A, Hochhaus ca. 34 m³/h
- Trinkwasserbedarf Bauteil C, Karstadt ca. 63 m³/h
- Trinkwasserbedarf Bauteil E+F, Parkhaus ca. 44 m³/h

9.3 Gasversorgung

Die Versorgung der Bauteile mit Erdgas ist durch die ESWE Versorgungs AG sichergestellt.

Überschlägig ergibt sich folgender Bedarf:

- Erdgasbedarf Bauteil A, Hochhaus ca. 375 kW
- Erdgasbedarf Bauteil C, Karstadt ca. 1.800 kW
- Erdgasbedarf Bauteil E+F, Parkhaus ca. 180 kW

9.4 Abwasser

Die Entsorgung der Bauteile ist durch das Kanalsystem der Stadt Wiesbaden sichergestellt.

10. Statistische Daten / Städtebauliche Kennwerte

Fläche des Geltungsbereiches	
28.623 m ² davon:	
– überbaubare Grundstücksflächen	14.877
m ²	
– Verkehrsflächen mit Straßenbegleitgrün	12.100
m ²	
– Grünflächen	426
m ²	
– Grundstücksgröße Karstadt / Shopping Center	5.785
m ²	
– Grundstücksgröße C+A Kaufhaus	
1.205 m ²	
– Grundstücksgröße ESWE-Hochhaus	
999 m ²	
– Grundstücksgröße Parkhaus	
3.500 m ²	
– Grundstücksgröße Hessische Landesbibliothek	
1.805 m ²	

11. Kosten, die der Gemeinde durch die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen voraussichtlich entstehen

Durch die in diesem Bebauungsplan geregelten städtebaulichen Maßnahmen entstehen der Stadt Wiesbaden keine Kosten.

12. Anhang

Umwelterheblichkeitsprüfung

Wiesbaden,
Im Auftrag

Thomas Metz
Ltd. Baudirektor

Werkstadt Architekten und Stadtplaner, Darmstadt, September
2003

Anhang: Umwelterheblichkeitsprüfung