

Der Magistrat der  
Landeshauptstadt Wiesbaden  
- Stadtplanungsamt -

21.05.2014  
Stefan Mölleck  
☎ 31 6566

## **N i e d e r s c h r i f t**

**über die Bürgerversammlung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch  
am 21.05.2014 in der Taunushalle-Nordenstadt,  
Heerstraße 60, in 65205 Wiesbaden-Nordenstadt  
zur vorgesehenen Planung im Planbereich „Wohngebiet Hainweg“  
im Ortsbezirk Nordenstadt**

### Anwesende:

#### Landeshauptstadt Wiesbaden

Frau Stadträtin Sigrid Möricke - Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

#### Ortsbeirat

Herr Rainer Pfeifer - Ortsvorsteher des Ortsbezirkes Nordenstadt

#### Verwaltung

Herr Thomas Metz - Leiter des Stadtplanungsamtes

Herr Stefan Mölleck - Stadtplanungsamt

Herr Heiner Brülle, Amt für Soziale Arbeit

Herr Christian Fuest - Umweltamt

Herr Dr. Uwe Conrad - Tiefbauamt

Frau Gabriele Schmitteckert - Tiefbauamt

Herr Peter Schöneich - Entsorgungsbetriebe

Herr Markus Ehmler - Grünflächenamt

#### Projektentwicklung

Herr Andreas Guntrum - Geschäftsführer der Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

Frau Michaela Maack, Herr Michael Frank - Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

#### Planungsbüros

Frau Claudia Becker, Herr Matthias Wöber - Planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG Architekten und Stadtplaner Darmstadt

Herr Burkhard Elfers - BierbaumAichele landschaftsarchitekten Mainz

Herr Harald Feier, HEINZ + FEIER Wiesbaden

Herr Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, topp.plan Kaiserslautern

Herr Guido Kohnen, IBK Ingenieur- und Beratungsbüro, Freinsheim

Herr Michael Jäger, UBS Umweltplanung Bullermann Schneble, Darmstadt

#### Moderation/Dokumentation

Frau Brigitte Holz, Frau Yassi Puya  
- Freischlad+Holz, Planung und Architektur

sowie Mitglieder des Ortsbeirates Nordenstadt und ca.350 Bürgerinnen und Bürger.

## Vorstellung Ablauf / Regularien der Veranstaltung

*Brigitte Holz, Freischlad + Holz, Moderation*

**Frau Holz** begrüßt die Anwesenden und stellt den Inhalt der Tagesordnung der Bürgerversammlung vor. Im Anschluss erläutert sie die Regularien der Veranstaltung, die ebenfalls Zustimmung finden.

Diese stellen sich wie folgt dar:

- die Beiträge aller Beteiligten sind öffentlich verwendbar, sie werden im Protokoll, sofern möglich, namentlich zugeordnet;
- vom Vortragen vorgefertigter Statements wird abgesehen, diese können für den Anhang zum Protokoll übergeben werden;
- es besteht die Möglichkeit zu schriftlichen Äußerungen auf Karten, die ebenfalls im Protokoll aufgenommen werden.

Frau Holz verweist darauf, dass die Veranstaltung zur Vereinfachung der Dokumentation per Tonmitschnitt aufgenommen wird und dass Fotoaufnahmen gemacht werden. Auch hierzu holt sie die Zustimmung ein. Auf Rückfrage wird deutlich, dass ca. die Hälfte der Anwesenden zum ersten Mal eine Veranstaltung zur Information über die Planung besucht.

## Begrüßung der Anwesenden / Rückblick

*Sigrid Möricke,*

*Stadträtin Landeshauptstadt Wiesbaden, Dezernentin für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr*

**Frau Stadträtin Möricke** begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie Herrn Ortsvorsteher Pfeifer, die Vertreter und Vertreterinnen der SEG, der Planungsbüros und der Verwaltung.

Sie erläutert einleitend, dass die Schaffung neuer Wohnungen in Wiesbaden ein Hauptziel des Koalitionsvertrages der Wiesbadener Kommunalpolitik ist. Hierbei wird eine dreifache Strategie verfolgt. Im ersten Schritt werden die vorhandenen Potenziale des Flächennutzungsplans aktiviert, zu denen u. a. Bierstadt-Nord und das Gebiet am Hainweg in Nordstadt gehören. Des Weiteren wird eine sinnvolle Nachverdichtung vorhandener Wohngebiete insbesondere aus den 1960er und 1970er Jahren angestrebt. Beispielhaft hierfür sind die Gebiete Weidenborn, Parkfeld und Gräselberg. Ein weiterer Schritt ist die Umwandlung von Gewerbestandorten. Beispielhaft erwähnt die Stadträtin hier das Lindeareal und Erbenheim-Süd sowie die von US-Streitkräften noch militärisch genutzten Flächen in Mainz-Kastel, die als Konversionsflächen zu sehen sind. Das Wohngebiet Hainweg mit ca. 620 Wohneinheiten ist im Gesamtkontext von hoher Bedeutung.

Frau Stadträtin Möricke erläutert hierzu, dass im vergangenen Jahr ein mehrstufiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb unter städtischer Beteiligung durchgeführt wurde. Im Ergebnis des Wettbewerbs wurde im Spätsommer 2013 der Auftrag zur Weiterentwicklung des Entwurfs an die Büros Planquadrat und Bierbaum.Aichele Landschaftsarchitekten erteilt. Im Vorfeld wurden zahlreiche Überarbeitungshinweise des Preisgerichts, der Bürger und Bürgerinnen sowie der Fachverwaltung entgegengenommen und dokumentiert. Am 31. Oktober 2013 fand mit großer Beteiligung die 1. Bürgerversammlung zur Vorstellung des überarbeiteten Konzeptes statt. Auf Basis der vorgetragenen Anregungen und Stellungnahmen wurde die Planung unter Einbindung von Fachämtern, Sachverständigen und Vertretern der Bürgerinitiative sowie des Ortsbeirats in wesentlichen Teilen konkretisiert und weiterentwickelt. Die Überarbeitung berührt u. a.:

- die Verkehrsflächen
- die Lage des Hainparks
- die Optimierung der Grünflächen
- die Übergänge der Neubebauung zur vorhandenen Wohnbebauung
- die Lage des Geschosswohnungsbaus
- die Lage der öffentlichen Einrichtungen
- die Varianz in der Baustruktur.

Frau Möricke ergänzt, dass sich zwischenzeitlich 97 % der Flächen im Geltungsbereich des zukünftigen Bebauungsplans im Besitz der Stadt oder städtischer Gesellschaften befinden. Dies eröffnet die Möglichkeit, das Gebiet zeitnah und zielgerichtet zu entwickeln. Zwischenzeitlich wurde auch die Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer neuen Sporthalle im Bereich der Grundschule fertiggestellt. Darüber hinaus wurde eine Verkehrsuntersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen des Plangebiets Hainweg und der umgebenden Plangebiete durchgeführt. Zeitnah wird auch an einem Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt gearbeitet. Mittel hierfür sind in den Haushalt eingestellt.

### **Begrüßung der Anwesenden / Übersicht über Aktivitäten des Ortsbeirats**

*Rainer Pfeifer, Ortsvorsteher Ortsbeirat Nordenstadt*

**Herr Ortsvorsteher Pfeifer** begrüßt die Stadträtin, alle anwesenden Bürgerinnen und Bürger, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SEG sowie alle anwesenden Vertreter der Fachbehörden. Er bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen und das Nutzen der Möglichkeit, von der öffentlichen Vorstellung der aktuellen Planung Gebrauch zu machen.

Insbesondere bedankt er sich bei der Stadt und der SEG. Er hält fest, dass Bürgerbeteiligung kein leeres Versprechen ist, sondern dass nach den Terminen am 23.04.2013 und 31.10.2013 heute die dritte Bürgerversammlung zum geplanten Wohngebiet stattfindet. Er bittet darum, abhängig vom Fortschritt der Planung des Hainwegs eine weitere Bürgerversammlung im Jahresverlauf vorzusehen.

Er bedankt sich auch bei der Bürgerinitiative, die mit der Verteilung eines Flugblattes über die Veranstaltung informiert hat. Das Flugblatt verweist auch auf verschiedene noch zu klärende Punkte, die mit der Aufstellung des Ortsbeirats korrespondieren. Insbesondere wird um die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für die östlichen Vororte gebeten.

Im Anschluss an die Bürgerversammlung findet die Ortsbeiratssitzung statt. Herr Pfeifer erläutert, dass die Mitglieder des Ortsbeirats nicht voreilig reagieren werden. D.h. am heutigen Abend wird kein Beschluss zur vorliegenden Rahmenplanung gefasst. Dieser wird Gegenstand einer Sondersitzung sein.

Herr Pfeifer begrüßt, dass es gelungen ist, Frau Holz als Moderatorin zu gewinnen, die er als Vermittlerin zwischen Bürgern und Projektplanung sieht. Abschließend wünscht er der Veranstaltung einen guten Verlauf.

### **Kurzbeschreibung des Sachstands**

*Thomas Metz, Leiter Stadtplanungsamt der LHW*

**Herr Metz** erläutert vorab, dass es sich heute nach dem Baugesetzbuch § 3 Abs. 1 um die 2. Bürgerversammlung als frühzeitige Bürgerbeteiligung handelt. Er betont, dass die Veranstaltung damit einen formellen und inhaltlichen Charakter besitzt, da die behandelten Themen über das Protokoll dokumentiert in das Bauleitplanverfahren einfließen werden.

Er beginnt seine Ausführungen mit einem kurzen Rückblick. Das Gebiet Hainweg liegt im Westen des Ortskerns von Nordenstadt, in dessen Umfeld in den vergangenen Jahrzehnten bereits Erweiterungen stattgefunden haben. Schon im regionalen Raumordnungsplan Südhessen aus dem Jahr 1986 ist eine Entwicklung des Areals Hainweg als Siedlungsfläche, Gebiet für Landschaftsnutzung und -pflege und als regionaler Grünzug vorgesehen. Im Flächennutzungsplan der ehemals selbstständigen Gemeinde Nordenstadt aus dem Jahr 1972 ist ebenfalls ein Wohngebiet am Hainweg ausgewiesen. Das Gebiet steht somit schon seit längerer Zeit im Fokus der Planung. Folgerichtig war, dass auch der Regionalplan Südhessen 2010 das Gebiet als Vorranggebiet Siedlung darstellt.

In den Vorläuferplanungen wurden allerdings bedeutend höhere Dichten als heute verfolgt. Im FNP 2003 ist das Plangebiet mit einer Ausbuchtung nach Westen als Siedlungsfläche mit geplanten 1.085 Wohneinheiten dargestellt, was ca. 40 WE / ha entspricht. Ausgewiesen wurden damals ein Gemeindezentrum, eine Kindertagesstätte und eine Schule. Im Bereich der Erschließung ist eine abknickende Durchgangsstraße dargestellt.

Durchgeführte Untersuchungen der Stadt Wiesbaden legten frühzeitig nahe, auf die Ausbuchtung zu verzichten und die Dichte im Gebiet zu reduzieren. Entfallen ist auch die Durchgangsstraße, da andere Verkehrskonzepte für diesen Bereich und für die östlichen Vororte entwickelt wurden. D. h., der Westring wird sich nicht als Haupteerschließungsstraße abzeichnen.

Das Stadtplanungsamt konkretisierte die Überlegungen im Jahr 2011 in Form eines Gebietssteckbriefes (s. Internet). Der Gebietssteckbrief behandelt die Themen Infrastruktur, Nahversorgung, Kindertagesstätten sowie den Bedarf an Schulsportflächen.

Ergänzend wurde ein siedlungsstrukturelles Leitbild mit einem klaren Siedlungsrand, der den vorhandenen Siedlungsrand aufnimmt, erstellt. Seither spielt auch das Thema Landschaftsbild eine wichtige Rolle.

Der Entwurf der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung 2012 zeigt eine Verkleinerung des Gebietes und die Reduzierung auf 650 Wohneinheiten. Zur Diskussion stehen seither auch andere Themen wie zum Beispiel das Sondergebiet Handel oder die Kindertagesstätte.

Die Änderung des FNP wird im Parallelverfahren zum Bebauungsplanverfahren weiter verfolgt, das als Vorgabe gesehen wird.

Im Folgenden erläutert Herr Metz den weiteren Planungsablauf auf Basis des Baugesetzbuches.

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung findet eine öffentliche Planauslegung statt. Als Rechtsplan mit all den Festsetzungen nach BauGB, Baunutzungsverordnung und Planzeichenverordnung wird die Planung für einen Monat ausgelegt. In diesem Zeitraum besteht erneut die Möglichkeit, Anregungen vorzutragen. Diese werden im Weiteren von den Gremien - dem Ortsbeirat, dem Planungsausschuss und der Stadtverordnungsversammlung behandelt. Erst danach erfolgt die Verabschiedung eines Bebauungsplanes, der die Abwägung aller vorgetragenen Anregungen widerspiegelt. Alle öffentlichen und privaten Belange werden hierbei abgewogen. Die Erschließungsplanung und die Bodenordnung stehen im Mittelpunkt der hieran anschließenden Schritte.

Verabredungen zur Übernahme u. a. der projektbezogenen Infrastrukturkosten und zur Regelung der Verfahrenskosten sind Gegenstand eines städtebaulichen Vertrages, der bei Satzungsbeschluss vorliegt.

## Rolle der SEG als Eigentümerin

*Andreas Guntrum, Geschäftsführer der Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH*

**Herr Guntrum**, erläutert die Entwicklung der Rolle der SEG, die bei der letzten Bürgerversammlung im Oktober 2013 als Dienstleister und Koordinator zur Sicherstellung einer verträglichen städtebaulichen Rahmenplanung agierte. Auftraggeber war der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Die Position der SEG im Projekt hat sich mittlerweile deutlich erweitert, da sie in größerem Umfang Grundstücke in Nordenstadt erworben hat. Herr Guntrum führt aus, dass die Erwerbsverhandlungen weitgehend abgeschlossen sind und lediglich die Beurkundungen von zwei kleineren Grundstücken ausstehen. Bis Ende Mai 2014 werden sich 98 % der Grundstücke im Gebiet im Eigentum der Stadt Wiesbaden und der SEG befinden. Dies bildet sich im Verhältnis 51 % (SEG) zu 49 % (Stadt Wiesbaden) ab. Die SEG und die Stadt Wiesbaden sind sich einig, dass die SEG die Projektentwicklung für das Gebiet übernimmt. Demzufolge wird die SEG das Projekt nicht nur in der Rolle als Eigentümerin weiter voranbringen, sondern auch die Erschließungsplanung und die Bodenordnung in Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden koordinieren und betreiben. Damit wurde der mehrfach artikulierten Sorge zu schwierigen Grundstücksverhältnissen erfolgreich entgegengewirkt.

## Vorstellung des aktuellen Rahmenplans

*Claudia Becker, planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG Architekten und Stadtplaner*

**Frau Becker** betont einleitend die Bedeutung der Beiträge der Fachämter, des Stadtplanungsamtes und der SEG sowie der Impulse der Bürgerinnen und Bürger für die vorliegende Rahmenplanung. Diese berührten im Abgleich mit dem Wettbewerbskonzept u. a. die Verkehrsführung, den Schallschutz, die Positionierung des Geschosswohnungsbaus, die Lage des Parks und der Kita. Aus ihrer Sicht haben sich viele Planungsaspekte vor dem Hintergrund der vorgetragenen Anregungen sehr positiv entwickelt.

Der Haingarten war seit Beginn der Planung ein zentrales Entwurfselement. Im Verlauf der Planung wurde der Park verschoben, u. a. um seinem introvertierten Charakter entgegenzuwirken und ihn besser zugänglich und erlebbar zu machen. Mit der Neupositionierung ist nicht nur eine Steigerung der sozialen Kontrolle und Nutzbarkeit, sondern auch eine Stärkung des Grünzugs verbunden. D. h., der Anteil an Grünflächen im Gebiet wurde ausgebaut, wodurch auch die mikroklimatischen Bedingungen noch weiter verbessert werden.

Mit der Neupositionierung des Haingartens ist auch eine Veränderung der angrenzenden Baustruktur verbunden. Östlich des Parks sind attraktive Punkthäuser mit Freibereichen, Terrassen und Balkonen in Richtung Park angedacht. Westlich des Haingartens bilden straßenbegleitende Häuser und 'Townhouses' als städtische Form des Reihenhauses mit schönen Westgärten eine städtebauliche Kante.

In den Grünzügen und im Haingarten sind generationsübergreifende Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten u. a. für Kinder positioniert.

Wie im Norden ist nun auch im Süden des Quartiers eine Grünachse in Ost-West-Richtung vorgesehen. Damit wird für die Bewohner der angrenzenden Quartiere eine sehr gute Beziehung (Fußgänger / Radfahrer) in den Landschaftsraum aufgebaut.

Herauskristallisiert hat sich auch, dass voraussichtlich zwei Kitas benötigt werden. Eine ist am Grünzug im Osten des Haingartens, die zweite mit einem großen Freibereich im Süden positioniert. Beide Kitas sind so platziert, dass sie sowohl aus dem Quartier als auch aus den bestehenden Quartieren in Anspruch genommen werden können. Beide Standorte sind über

die Quartiersstraße anfahrbar.

Die geplante Nahversorgung und das Seniorenwohnen bleiben an der Haupteerschließung positioniert, rücken aber deutlich an die Bestandsbebauung im Norden heran.

Am Haingarten befinden sich auch die beiden geplanten Bushaltestellen. Eine ist im Bereich des Einzelhandels und Seniorenwohnens, die zweite im Süden des Quartiers angeordnet.

Die zweite große Veränderung zeigt sich im Bereich der verkehrlichen Erschließung. Die Haupteerschließung befindet sich weiterhin in der Mitte des Quartiers. Von dieser ausgehend führen Schleifen in die einzelnen überschaubaren Nachbarschaften. Ein großer Unterschied zum Wettbewerbsentwurf ist der Verzicht auf die große Schleife, die Richtung Osten führte und an die Eichelhäherstraße anschloss. Die Straßenprofile wurden grundsätzlich verbreitert, um Parkplätze zu schaffen und Baumpflanzungen zu ermöglichen.

Im Folgenden geht Frau Becker auf die Nachbarschaft in der Eichelhäherstraße ein. Der Vorschlag im Wettbewerb setzte stark auf eine Optimierung des Baufeldes und der vorhandenen Bebauung. In der Rahmenplanung ist ein Mindestabstand von der Nachbarbebauung von 8,00 m eingehalten. Gleichzeitig ist ein Fußweg von 2,00 m zwischen den Grundstücken angedacht. Hiermit wird sichergestellt, dass die gewachsenen Nachbarschaften keine übermäßigen Beeinträchtigungen durch die Neubauten erfahren. In diesem Kontext wurde auch die Geschossigkeit von II + Dach auf I + Dach reduziert. Dies entspricht der derzeitigen im nördlich anschließenden Quartier vorhandenen Höhe.

Während im Oktober 2013 im Nordosten des Plangebietes Einzelhäuser vorgesehen waren, zeigt die Überarbeitung eine Reihenhausstruktur, die komplett vom Quartiersinneren erschlossen ist und keine Durchlässigkeit zur Eichelhäherstraße besitzt. Auch hierdurch wird vermieden, dass Verkehr in das bestehende Straßensystem fließt.

Frau Becker erläutert in Gegenüberstellung der Pläne des Wettbewerbsentwurfs 2013 und der Rahmenplanung 2014 die wichtigsten Veränderungen.

### Vorstellung ausgewählter Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

*Harald Feier, HEINZ + FEIER*

**Herr Feier** stellt ausgewählte Ergebnisse der von der SEG beauftragten Verkehrsuntersuchungen für das Wohngebiet Hainweg vor. Zunächst erläutert er die Einbettung der Verkehrsuntersuchung in die fortzuschreibende Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt. In dieser wird das Gesamtnetz betrachtet.

Im Rahmen der übergeordneten Planung wurde vor einiger Zeit ein Stadtteilverkehrsplan Nordenstadt erstellt, der sich auf den Stadtteil konzentriert. Im Stadtteilverkehrsplan wird das Netz in Verkehrsbezirke gegliedert, um relativ kleinräumig die Verkehre innerhalb des Untersuchungsgebietes betrachten zu können. Die Verkehrsuntersuchung Hainweg baut auf der Stadtteilverkehrsplanung auf. Sie basiert auf einem Modell, mit dessen Hilfe es möglich ist, die zukünftigen Verkehre im Prognosebereich darstellen zu können.

Herr Feier erläutert zunächst den Untersuchungsablauf einer Verkehrsuntersuchung, bei der der Bestand zur Beschreibung der Ist-Situation aufgenommen wird. Hierbei zeigen sich im Vergleich zu den Untersuchungen, die vor einigen Jahren vorgenommen wurden, deutliche Unterschiede. Dies ermöglicht eine Aktualisierung des Modells für den Stadtteilverkehrsplan. Bei der Verkehrsuntersuchung wird sowohl der ruhende als auch der fließende Verkehr aufgenommen. Schließlich erfolgt die Abbildung in einem Verkehrsmodell auf der Grundlage des Stadtteilverkehrsplans. Die Beschreibung des Verkehrs als Prognoseullfall bezieht alle Planungen in Nordenstadt, beispielsweise Veränderungen im Gewerbegebiet und das Er-

neuern des Ortsteilzentrums mit Erweiterung der Schule und des Kindergartens ein. Darüber hinaus werden Veränderungen betrachtet, die sich in naher Zukunft in den benachbarten Ortsteilen ergeben, wie zum Beispiel ein neues Wohngebiet in Erbenheim, die Fertigstellung der Wohnquartiere der amerikanischen Streitkräfte und das definierte Siedlungsgebiet Erbenheim-Süd. Hieraus können sich Auswirkungen auf die Verkehre in Nordenstadt ergeben. Selbst das Wohngebiet in Bierstadt-Nord wird mit einbezogen, obwohl es wenige Auswirkungen auf Nordenstadt haben wird.

In einem nächsten Schritt wird der Prognoseplanfall erstellt, der nur die Auswirkungen des Gebietes Hainweg betrachtet, damit erkenntlich wird, wie sich das Gebiet isoliert auf das Verkehrsgeschehen in Nordenstadt auswirkt. Letztlich werden die Wertungen, die sich auf den fließenden Kfz-Verkehr beziehen, betrachtet, die in erheblichem Umfang negative Auswirkung mit sich bringen. Im Grunde genommen werden die Leistungsfähigkeiten der Verknüpfungspunkte und deren Möglichkeiten geprüft, um deren Potenziale zu erhöhen. Der Untersuchungsablauf stellt sich zusammengefasst wie folgt dar:

1. Bestandsaufnahme im Verkehr
2. Abbildung des Verkehrsgeschehens im Modell
3. Verkehrsprognose
  - Prognosenullfall - ohne Wohngebiet 'Hainweg'
  - Prognoseplanfall - mit Wohngebiet 'Hainweg'
4. Wirkungsbetrachtungen.

Im Oktober 2013 wurde der ruhende Verkehr in der Ist-Situation aufgenommen, um eventuelle Überlastungen zu erfassen, die heute existieren. Herr Feier führt aus, dass hierfür u. a. morgens um 10:00 Uhr und abends um 22:00 Uhr Zählungen durchgeführt wurden. Ziel war Extremsituationen vergleichen zu können. Die Auslastungen lagen vormittags bei unter 40 %, am Abend bei > 50 %. Die maximale Auslastung betrug lediglich 66 %. Daraus ist zu schließen, dass im ruhenden Verkehr noch Kapazitäten vorhanden sind.

An Hand einer beispielhaften Darstellung erklärt Herr Feier die Erfassung der Belastungssituation im fließenden Verkehr in Spitzenstunden am Morgen. Im Bereich der Stolberger Straße ergibt sich die größte Auslastung aufgrund der direkten Anbindung an die Autobahn. Im Detail handelt es sich um die Verknüpfung Ostring, Konrad-Zuse-Straße, dann Stolberger Straße mit dem weiteren Verlauf in die Hunsrückstraße.

Die Belastung im Bereich der Autobahn liegt bei ca. 3.000 Kfz / h in der Spitzenstunde, im Ostring bei etwa 2.000 Kfz / h.

Veränderungen zum Jahr 2008, in dem die Knotenpunkte eine ähnliche Situation aufwiesen, bilden sich im Bereich der Hunsrückstraße mit - 2 %, im Bereich der Stolbergerstraße mit + 2 % ab. Wesentlich ist die deutlich stärker belastete Konrad-Zuse-Straße, die einen Zuwachs an Verkehr um + 10 % aufweist. Dies ist der veränderten Nutzung und Bebauungssituationen im Gewerbegebiet zuzuschreiben.

Aus den Messwerten ergeben sich Hochrechnungen der Zählraten, die notwendig sind, um das Modell des Stadtteilverkehrsplans zu aktualisieren. Die Belastung der Stolbergerstraße liegt demnach bei bis zu 26.000 Fahrzeugen am Tag. Richtung Norden über die Hunsrückstraße mindert sich die Hochrechnung auf 10.000 Fahrzeuge am Tag. Im Bereich der Ortsdurchfahrt sind es etwa 12.000 - 13.000 Fahrzeuge und in der Konrad-Zuse-Straße um die 8.000 Fahrzeuge. Diese Zahlen beziehen sich immer auf den Normalwerktag einer Woche.

Mit Hilfe dieser Daten wurde eine Aktualisierung des Modells zunächst für den Prognosenullfall vorgenommen. Es ergaben sich deutliche Belastungszunahmen auf der Konrad-Zuse-Straße im Mittel um 2.000 Fahrzeuge pro Tag, eine deutlich stärkere Zunahme im Bereich der Borsigstraße mit mehr als etwa 4.000 Fahrzeugen pro Tag. Beim Hessenring ergab sich eine Zunahme um 2.000 Fahrzeuge und bei der Hunsrückstraße um mehr als 500 Fahrzeuge

am Tag.

Im Kontext der nächsten Abbildung erläutert Herr Feier die geschätzten Verkehrsaufkommen für das Gebiet Hainweg, die auf der Basis verschiedener Leitwege durchgeführt wurden. Dabei ergibt sich eine geschätzte Zunahme von 4.000 neuen Fahrten am Tag, die in der Summe Hin- und Rückfahrten zusammenfassen. In den Spitzenstunden wurde eine Zunahme von 300 bis 400 Fahrzeugen errechnet.

Zum Vergleich stellt Herr Feier die Verkehrsaufkommen im Gebiet Hainweg dem Prognose-Nullfall gegenüber, der eine Zunahme von 13.000 Fahrzeugen prognostiziert. In Relation stellt der Hainweg lediglich ein Viertel des bis 2025 zu erwartenden Verkehrsaufkommens, wenn alle Planungen umgesetzt werden.

Das Modell liefert Aussagen darüber, wie sich die Verkehre im Gebiet entwickeln und wie sich die Anbindungen des Untersuchungsgebiets über die Nord-Süd-Verbindungen auf die Konrad-Zuse-Straße mit Belastungen von 3.000 Fahrzeugen am Tag im Süden und 4.600 Fahrzeugen am Tag im Norden abbilden. Die unterschiedlichen Belastungen im Süden und Norden ergeben sich daraus, dass im nördlichen Bereich eine Kita sowie die Pflegeeinrichtungen und der Nahversorger positioniert sind. In diesem Zusammenhang verdeutlicht Herr Feier, dass im Prognose-Nullfall ebenfalls von einem Nahversorger in der Ortsteilmitte ausgegangen wird. Die Verkehrsuntersuchungen bilden damit die höchste mögliche Belastungssituation ('Worst-Case'-Szenario) ab.

Die Belastungsdifferenzen, die auf das Plangebiet Hainweg zurückzuführen sind, lassen eine Zunahme auf dem Westring erkennen, aber auch eine Verlagerung der Verkehre in die Achse Heerstraße in den Daimlerring und in die Achse Westring. Erwartet wird zudem eine stärkere Belastung der Heerstraße im weiteren Verlauf bis zum Ortsteilzentrum.

Im nächsten Schritt erklärt Herr Feier die Untersuchung der Verkehrsbelastung unter Zugrundelegung einer Ost-Anbindung des Gebietes Hainweg. Hierbei ergäbe sich eine deutliche Entlastung der Heerstraße zu Lasten der Beziehung zwischen Westring und Eichelhäherstraße mit einer Belastungszunahme von 2.600 Fahrzeugen am Tag an der Ost-Anbindung. In diesem Kontext wurde der verkehrsberuhigte Ausbau der Ost-Anbindung mit einer maximal erlaubten Durchfahrtsgeschwindigkeit von 10 km/h untersucht. Hierbei würde die Belastung deutlich zurückgehen, jedoch gleicherweise in der Heerstraße zunehmen.

Im nächsten Schritt geht Herr Feier auf die Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personen-Nahverkehr ein. Er schlägt vor, eine Verlängerung der Buslinie vom Gräselberg kommend nach Nordenstadt mit zwei Haltestellen im Gebiet vorzunehmen.

Zuletzt erklärt Herr Feier, dass auch die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte überprüft wurden, da sich die Verkehre an den Knotenpunkten unterschiedlich auswirken.

Betrachtet wurde insbesondere, ob die Verkehre an den Knotenpunkten abzuwickeln sind. Der Betrachtung wird ein Kreisverkehrsplatz zugrunde gelegt. In allen Fällen ist trotz der dargestellten Belastungen ein sehr guter Verkehrszustand zu erreichen.

Abschließend weist Herr Feier auf Probleme des Busverkehrs in der Hunsrückstraße hin, die sich in Zukunft vermutlich verschärfen werden. Zu diskutieren wären hier eine Vorfahrtsberechtigung und Beschilderungen bzw. neue Signalanlagen.

## **Kommentar zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung**

*Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, topp.plan*

**Herr Prof. Dr. Topp** erläutert, dass er darum gebeten wurde, mit dem Blick von außen einen

Kommentar zur vorliegenden Planung abzugeben.

Er hebt positiv hervor, dass das Gebiet Hainweg den Stadtteil sehr gut mit der offenen Landschaft vernetzt und dass auf eine motorisierte Straßenanbindung der Eichelhägerstraße verzichtet wurde. Er lobt auch die Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr.

Mit der Zunahme von Einwohnern im Umfang von 20 % sind auch aus seiner Sicht erhebliche Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr in Nordenstadt verbunden. Methodisch bestätigt er die im vorliegenden Gutachten getroffenen Prognosen.

Als sehr wichtig benennt er die von Herrn Feier benannte Einordnung der Untersuchung in einen größeren Zusammenhang und die Unterteilung in den Prognosenullfall ohne das Gebiet Hainweg und den Prognoseplanfall mit dem Gebiet Hainweg. Die Unterteilungen verdeutlichen, dass die bereits beschlossenen Maßnahmen und Projekte zu größeren Verkehrszuwächsen führen als der Hainweg selbst.

Herr Prof. Dr. Topp erklärt, dass er selbst vermutlich rechnerisch eine geringere Verkehrsbelastung ermittelt hätte, da Herr Feier grundsätzlich den Worst-Case aller möglichen Entwicklungen eingerechnet hat, die aller Wahrscheinlichkeit nicht zugleich eintreten.

Im Folgenden sollte aus seiner Sicht noch weiter diskutiert werden, was eine Belastungszunahme um 2.000 Fahrzeuge für die Anlieger bedeutet, unter anderem bezüglich des Lärms und der Querbeziehungen über vorhandene Straßen. Um eventuelle Probleme zu kompensieren, schlägt er für Nordenstadt grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km / h vor.

## Rückfragen / Anregungen

*Plenum / Moderation*

**Frau Holz** eröffnet die Diskussion mit dem Vorschlag, sowohl Rückfragen als auch Anregungen thematisch gegliedert wie folgt zu behandeln:

- Verkehrserschließung / Fußwegeverbindung / ruhender Verkehr
- Öffentlicher Raum / Grün- und Spielflächen
- Soziale Infrastruktur
- Regenwasserkonzept / Lärmschutz
- Umsetzung im Verfahren

Ziel ist, die unterschiedlichen Themenkomplexe möglichst effektiv erörtern zu können. Dem Vorschlag wird seitens der Anwesenden zugestimmt.

## **Verkehrserschließung / Fußwegeverbindung / ruhender Verkehr**

*Herr Hell / Frau Kraschewska / Herr Hofmann / Herr Wollwert / Frau Jouaux-Frönd / Bürger Nordenstadts / Herr Bohland*

**Herr Hell** spricht als Sprecher der Bürgerinitiative in Nordenstadt „Bürger für einen sinnvollen Hainweg“. Er bezieht Stellung zum vorgestellten Verkehrsgutachten.

Nachvollziehbar ist aus seiner Sicht, dass die Grunddaten für ein Verkehrsgutachten eine wichtige Rolle spielen. Damit sinnvolle Aussagen getroffen werden können sind fundierte Ortskenntnissen jedoch von ebenfalls hoher Bedeutung. Er glaubt, dass die 'Worst-Case'-Szenarien unrealistisch sind, da 650 bis 750 Wohneinheiten zu erwarten sind. Bei im Mittel angenommenen 70 % Fahrzeugbesitzern bedeutet dies einen Zuwachs von 1.800 - 2.000 neuer Fahrzeuge. Bei der Darstellung von zusätzlichen 4.000 Fahrzeugbewegungen täglich würden damit nur die Fahrten zur Arbeit und zurück betrachtet, aber keine zusätzlichen Aktivitäten. Die Bürgerinitiative hatte schon vor über einem Jahr um die Beauftragung eines Gutachtens gebeten. Sie ging dabei von einer engen Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern aus mit dem Ziel, Ortskenntnisse im Sinne einer Qualitätssicherung einfließen zu lassen. Herr Hell bedauert sehr, dass dieses Angebot nicht wahrgenommen wurde. Er bietet an, in Dialog zu treten, um über verschiedenste Aspekte des Gutachtens zu diskutieren.

**Frau Kraschewska** spricht als Sprecherin der Bürgerinitiative 'Kein Verkehrskollaps in Erbenheim' und betont, dass es sie insbesondere interessiert, wo der Verkehr hinfließt. Da er aus ihrer Sicht in östliche Vororte gelenkt wird, bedauert sie, dass das vorgestellte Verkehrsgutachten lediglich den Stadtteil berücksichtigt. Die abgeleiteten Verkehre verursachen ein enormes Aufkommen aus Nordenstadt, Erbenheim, Delkenheim, Igstadt, Bierstadt, Wallau sowie in Abschnitten der A 66. Es wird ein Verkehrskonzept Wiesbaden Ost benötigt, bei dem nicht immer nur ein Stadtteil berücksichtigt ist.

**Herr Hofmann** stellt sich als Bürger von Nordenstadt vor, der sich sowohl fußläufig als auch mit dem Fahrrad und dem Auto bewegt. Aus seiner Sicht ist das vorliegende Konzept zu MIV konzentriert verfasst. Aus seiner Sicht sollte der öffentliche Nahverkehr (u. a. Ringverkehr im Stadtteil) stärkere Berücksichtigung finden. Dessen unzureichende Kapazitäten sind ein wesentlicher Grund dafür, dass viele Bürger auf das Verkehrsmittel Auto zurückgreifen müssen.

**Herr Wollwert** stellt sich als Bürger Erbenheims vor, der dort seit 21 Jahren ansässig ist und seit 14 Jahren durch Nordenstadt in den Süden Hessens pendelt. Die Ergebnisse der Experten kann er nicht nachvollziehen, da die vorgestellten Knotenpunkte dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen aus seiner Sicht nicht gerecht werden. Von besonderem Interesse ist für ihn, wie die Realität an die Modelle angepasst werden soll.

**Frau Jouaux-Frönd**, Mitglied des Ortsbeirats Nordenstadt, möchte in Erfahrung bringen, ob ein normaler Haushalt mit einem Vollverdiener als Pendler und einem Halbverdiener, der nachmittags circa zwei Mal fährt, um Erledigungen zu machen oder Kinder zu fahren, im Gutachten berücksichtigt wurde.

Ihre nächste Frage bezieht sich auf die öffentlichen Verkehrsmittel.

Sie führt aus, dass die Linie 15 ohne Haltestellen im Hainweg 20 - 30 Minuten benötigt, um Nordenstadt zu durchqueren. Sie möchte wissen, ob diese Fahrtzeit sich verdoppeln würde.

Von weiterem Interesse ist Linie 262 Richtung Frankfurt, die derzeit nur in der Hunsrückstraße hält. Frau Jouaux-Frönd fragt, wie die öffentliche Verkehrsanbindung nach Frankfurt vorgesehen ist, da die Bürger aus dem Hainweg ca. 20 Minuten laufen müssten, um von dieser Linie Gebrauch machen zu können. Darüber hinaus regt sie regelmäßige, schnelle Busverkehre nach Hochheim, Hofheim oder zum Wiesbadener Hauptbahnhof an. Ziel sollte sein, auf die privaten Fahrzeuge verzichten zu können. Frau Jouaux-Frönd fasst zusammen, dass keine durchdachte Möglichkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel besteht. Sie bittet die Verkehrsgutachter darum, die Bürger bei der weiteren Konzeptentwicklung einzubinden.

**Ein Bürger** meldet sich zu Wort, welcher seit 1978 in Nordenstadt wohnt. Zu dieser Zeit waren ein Ost- und ein Westring geplant. Da diese bislang nicht existieren, wünscht er, dass sie wieder in die Überlegungen einbezogen werden. Darüber hinaus bittet er darum, alte Fußwege, die oberhalb der Heerstraße ins Zentrum führen, in das Konzept einzubeziehen.

**Herr Bohland** ist seit 1976 Bewohner Nordenstadts. Auch er vermisst die Ortskenntnisse der

Verkehrsgutachter. Die Heerstraße wurde im Gutachten mehrfach erwähnt, dabei ist sie aus seiner Sicht erst ab der Taunushalle westwärts verkehrstüchtig. In Richtung Zentrum ist auf Grund der schmalen Straßenprofile und der öffentlich ausgewiesenen Parkplätze kein Verkehrsfluss möglich. Herr Bohland vermisst auch die Erwähnung der Eichelhäherstraße, die heute schon den Hauptverbindungsweg in Richtung Westen darstellt. Zuletzt stellt er Verkehrszählungen um 10.00 Uhr morgens in Frage, da der größte Verkehr morgens zwischen 07.00 Uhr und 09.00 Uhr aufkommt. Er schlägt eine neue Verkehrszählung unter Mitwirkung von Nordenstädter Bürgern und Ortsbeiratsmitgliedern vor.

*Moderatorin*

**Frau Holz** ordnet die vorgestellten Anregungen der Bürger/innen und listet diese, wie folgt dargestellt, auf:

- Fragen zu den Ausgangsdaten,
- Fragen zur Methodik des Gutachtens / zu den Verkehrszählungen,
- Fragen zum überlokalen Verkehrskonzept (östliche Vororte / Verkehrsentwicklungsplan),
- Fragestellungen zum Thema ÖPNV (Taktung / Gesamtnetz im Busverkehr lokal und überregional),
- Hinweise zum Fußwegnetz.

Sie gibt das Wort an die Verkehrsgutachter weiter.

*Herr Prof. Dr.-Ing. Topp / Herr Feier*

**Herr Prof. Dr. Topp** hält fest, dass Nordenstadt aus seiner Sicht ein Verkehrskonzept benötigt, das übergreifend auch die östlichen Vororte behandelt. Hierbei sollte der öffentliche Personennahverkehr und der Radverkehr auf ein Niveau gebracht werden, das einem Stadtteil von 8.000 Einwohnern gerecht wird.

**Herr Feier** erläutert, dass die ermittelten Prognosen des Verkehrsgutachtens auf einem hessischen Leitfaden aufbauen, der abgesichert und belastbar ist. Er ergänzt, dass die Untersuchungen kein Verkehrskonzept vorstellen, sondern der Fragestellung nachgehen, welche Auswirkungen die Errichtung eines neuen Wohngebiets auf den Verkehr hat. Die Verkehrsplanung ist Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplans.

Herr Feier führt aus, dass sich die Zählungen von 10.00 Uhr morgens und 22.00 Uhr abends auf den ruhenden Verkehr beziehen. Sie ermitteln wie viele Fahrzeuge abgestellt wurden um den Bedarf an Parkraum für Anwohner zu errechnen. Die Zählungen im fließenden Verkehr fanden zwischen 06.00 Uhr und 10.00 Uhr morgens sowie zwischen 15.00 Uhr und 19.00 Uhr abends statt. Er führt weiter aus, dass sowohl ein Ost- als auch ein Westring existieren, dass der Westring jedoch kürzer als ursprünglich geplant ist. Um keinen zusätzlichen Verkehr zu verursachen, sollte die Verlängerung als untergeordnete Straße ausgebaut werden.

Herr Feier erläutert auch, dass die Problematik der abfließenden Verkehre in andere, benachbarte Stadtteile berücksichtigt wurde. Er benennt konkrete Zahlen, die aus dem Vorhaben Hainweg resultieren. In Richtung Erbenheim fließen beispielsweise täglich 680 Fahrzeuge ab, Richtung Autobahn nach Süden 670 Fahrzeuge, Richtung Wallau 320 Fahrzeuge, in die Holzstraße 310 Fahrzeuge, nach Igstadt und weiterführend nach Bierstadt 130 Fahrzeuge.

Zur Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs erläutert Herr Feier, dass die Linie 15 in den Hauptverkehrszeiten im 15-Minutentakt verkehrt, tagsüber im 20-Minutentakt und in den Abend- und Nachtstunden im 30-Minutentakt. Die Linie 46 zwischen Hochheim und dem Wiesbadener Hauptbahnhof verkehrt im Stundentakt, wie die Linie 48 zwischen Hochheim und Delkenheim. Im 30-Minutentakt fährt die Linie 262. In der Zusammenschau hält er das Angebot in Nordenstadt für beachtenswert. Er fügt jedoch hinzu, dass weitere Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich von Vorteil sein können.

Herr Feier erklärt, dass die Buslinie aber nicht die bisherige Fahrtzeit verlängert wird, falls das Wohngebiet Hainweg zwei neue Bushaltestellen im Bereich der Linie 15 zugewiesen bekommt. Es kommt lediglich zu einer Veränderung der Umlaufzeit, d. h., ESWE Verkehr wird mehr Busse einsetzen müssen, damit der heutige Umlauf bestehen bleibt.

*Herr Pfeifer / Herr Feier*

**Herr Pfeifer** dementiert, dass ein West- und ein Ostring existieren. Ende der 1970er bis Anfang der 1980er Jahre hat es Planungen gegeben, einen Ring um den Ort herumzuführen. Diese wurden nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurden alle Verkehre durch den Ort geführt.

*Moderation*

**Frau Holz** fasst zusammen, dass die vorliegenden Untersuchungen wichtig sind, um Auswirkungen der ohnehin schon in Umsetzung befindlichen Vorhaben im engeren und weiteren Umfeld des Baugebiets zu untersuchen sowie die Auswirkungen der Bebauung des Baugebietes Hainweg selbst zu erfassen.

Sie verweist darauf, dass ein integriertes Verkehrskonzept, wie von Frau Möricke angesprochen, ausgearbeitet wird und dass der Verkehrsentwicklungsplan prioritär für die östlichen Vororte entwickelt wird.

*Frau Jensen / Herr Dr. Conrad*

**Frau Jensen** bemängelt, dass die Verkehrsuntersuchung auf den Verkehrsentwicklungsplan 2015 verweist, der längst überholt ist. Die Fortschreibung hätte aus ihrer Sicht bereits in Bearbeitung sein müssen.

**Herr Dr. Conrad**, Mitarbeiter des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden, bestätigt die Aktualität des Themas Verkehrsentwicklungsplan. Der jetzige gültige, rechtskräftige Verkehrsentwicklungsplan mit Zielhorizont 2015 läuft im nächsten Jahr aus. Daher ist die Beauftragung der Fortschreibung beziehungsweise der Neuaufstellung mit dem Zielhorizont 2030 noch in diesem Jahr vorgesehen. Die Mittel hierfür sind im Haushalt eingestellt. Die Verwaltung geht davon aus, dass der Auftrag noch in diesem Jahr erteilt wird, danach würde ein Verkehrsentwicklungsplan mit dem Zielhorizont 2030 in 2 bis 3 Jahren vorliegen.

Da eine neue Planung noch nicht vorliegt musste zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Hainweges auf den alten VEP Bezug genommen werden. Die Bestandsdaten werden unter Berücksichtigung aktueller Beschäftigten- und Bewohnerzahlen hochgezählt und um aktuelle Verkehrszählungen vor Ort ergänzt. Somit findet zumindest kleinräumig auf Stadtebene eine Aktualisierung statt.

Herr Dr. Conrad gibt den Anwesenden Recht, dass eine Darstellung der Gesamtsicht zurzeit noch nicht möglich ist, er betont jedoch zugleich, dass zum Beispiel die Auswirkungen der Siedlungsentwicklungen in Frauenstein auf den Hainweg sehr gering sind. Aus seiner Sicht hat eine fortgeschriebene gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplanung keine Auswirkungen auf die heute vorgestellten Verkehrsuntersuchungen.

*Frau Jensen / Herr Mehrhof / Frau Jouaux-Frönd / Herr Dr. Conrad*

**Frau Jensen** bemängelt, dass die Borsigstraße nicht genügend berücksichtigt wurde.

**Herr Mehrhof** stellt sich als Vorsitzender des FDP-Ortsverbandes Nordenstadt vor. Er erklärt, dass eine erhebliche Ursache für das hohe Verkehrsaufkommen im Stadtteil darauf zurückzuführen ist, dass Nordenstadt 20 % - 30 % der Lebensmittelversorgung der Stadt ermöglicht. Er regt an, die Märkte, die täglich und wöchentlich Kunden anziehen, bei der Erfassung der Verkehrszahlen zu berücksichtigen. Die Verkehrsteilnehmer kommen nicht über die Autobahn, sondern auch aus Igstadt und Idstein.

**Frau Jouaux-Frönd** richtet ihre Frage an das Tiefbauamt und an Herrn Feier. Sie interessiert, ob eine Mitarbeit von Bürgern an der weiteren Verkehrsentwicklung und der Weiterverarbeitung des Konzeptes gewünscht ist und wie diese Beteiligung aussehen könnte.

**Ein weiterer Bürger** bemängelt, dass kein Verkehrskonzept vorgestellt wurde, sondern lediglich die Darstellung der gegebenen Verkehrssituation. Er hat die Bitte, dass zur nächsten Bürgerversammlung ein kleinräumiges Verkehrskonzept vorgestellt wird.

**Herr Dr. Conrad** bietet einen separaten Termin zur Erörterung der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen an, bei dem der Gutachter nicht nur Daten vorstellt, sondern angefangen von der Methodik über die Datenerhebung und die Modellsimulationen auch die Auswirkungen thematisiert. In diesem Kontext könnte der Vorwurf falscher Zählungen sicherlich ausgeräumt werden.

### Öffentlicher Raum / Grün- und Spielflächen

*Herr Köbel / Herr Ehmler*

**Herr Köbel** hat als Bürger die Entwicklung der letzten 40 Jahre in Nordenstadt verfolgt. Die Schilderungen von Frau Becker suggerieren dem potenziellen Neubewohner aus seiner Sicht eine Wohndylike mit Haingarten. In der Realität befinden sich die öffentlichen Grünflächen in Nordenstadt beispielsweise um die Taunushalle und das Gemeindezentrum in einem desolaten Zustand. Er führt aus, dass eine Grundpflege nur mit Hilfe der örtlichen Vereine zum Beispiel am San-Sebastian-Platz aufrechterhalten werden kann. Vor diesem Hintergrund interessiert ihn, wer die neuen öffentlichen Grünflächen pflegen wird, falls die Stadt sich nicht darum kümmern wird.

**Herr Ehmler** antwortet in seiner Funktion als Mitarbeiter des Grünflächenamtes, dass die Qualität der Grünflächen in der Stadt nachlässt und dass man sehr bemüht ist, den heutigen Zustand zu verbessern. Er weist daraufhin, dass neu entwickelte Grünanlagen mit klar zugewiesenen Unterhaltungsmitteln ausgestattet sind.

*Herr Hell / Bürgerin Nordenstadts / Herr Elfers*

**Herr Hell** hinterfragt, ob man davon ausgehen kann, dass die geplanten Grünflächen in die Realität umgesetzt werden.

**Eine Bürgerin** interessiert, wie die Grünachsen, die in Ost-Westrichtung führen, nach Norden und Süden oder weiter nach Westen über Feldwege vernetzt werden. Von Belang ist für sie auch, ob die Randgrünflächen im Sinne des Regionalplans in Grünanlagen von Hochheim, Delkenheim über Nordenstadt nach Igstadt eingebunden werden.

**Herr Elfers** erklärt, dass der Rahmenplan im Kontext des Bebauungsplanverfahrens hinsichtlich der Festsetzungen weiter konkretisiert wird. Zum Thema der grünen Vernetzung hält er

fest, dass die Aufgabe der Rahmenplanung war, die bestehende und die neue Bebauung und ihre Bewohner/innen möglichst gut mit dem Feldrand und der offenen Fläche zu verbinden. Dies ist durch die beiden durchlaufenden und als Fußweg ausgebildeten Grünzüge gelungen. Zur Verbindung entlang der westlichen Grenze des Baugebietes hält er fest, dass hier verschiedene Planungen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen existieren, die nicht zum Baugebiet gehören. Als seine Hauptaufgabe bezeichnet er die Eingrünung der Ortslage, damit diese sich in das Landschaftsbild einfügt.

### Soziale Infrastruktur

*Herr Heitzer / Frau Becker / Herr Brülle*

**Herr Heitzer** wohnt seit 1978 in Nordenstadt. Er begrüßt den Bau neuer Kitas und hinterfragt im Gegenzug, ob eine adäquate Auseinandersetzung mit den Bedürfnissen der älteren Generation (altersgerechtes Wohnen / soziale Infrastruktur) erfolgt.

Frau Becker legt dar, dass der Geschosswohnungsbau gute Voraussetzungen für altersgerechtes Wohnen bietet. Sie ergänzt, dass Wohnungen im Geschosswohnungsbau aufgrund der Bauordnung nur noch barrierearm bzw. -frei hergestellt werden können. Dies umfasst nicht die Ausrichtung jeder Wohnung auf die Radien von Rollstuhlfahrern, sondern die Ausstattung der Erschließungszonen mit Aufzügen und üppigeren Bewegungsflächen in den Wohnungen selbst.

**Herr Brülle** vertritt das Amt für Soziale Arbeit. Er erläutert zum seniorengerechten Wohnen, dass die Stadt von den Investoren erwartet, dass sie Wohnungen für zukünftige Mieter bauen. Hierzu gehören ganz viele Menschen, die seniorengerechte Wohnungen suchen. Die Stadt plant keine seniorengerechte soziale Infrastruktur, da diese sich ergeben wird. Sie möchte das Thema des seniorengerechten Wohnens ggf. mit einer kleinen Pflegeeinrichtung verbinden. Im Hainweg könnten bis zu 60 Altenpflegeplätze geschaffen werden, die in einer kleinen Einrichtung mit Wohnungen und wohngemeinschaftsähnlichen Wohnräumen untergebracht sind. Als Standort bietet sich der Bereich des geplanten Einkaufszentrums an.

*Bürger Nordenstadts / Bürger Nordenstadts / Herr Pfeifer*

**Ein Bürger Nordenstadts** vermisst bei der Planung des Hainweges Sportstätten für Kinder und Jugendliche. Die Taunushalle kann aus seiner Sicht derzeit die Bedarfe nicht mehr erfüllen. In Nordenstadt gibt es einen sehr großen Verein ohne entsprechende Räume. Ein weiterer Bewohner Nordenstadts betont, dass Sportstätten und eine Erweiterung der Schule angestrebt werden sollte. Er wünscht hierzu wie zu den Grünflächen und zum altersgerechten Wohnen verbindliche Aussagen.

**Herr Pfeifer** erläutert zum Thema Freizeit- und Sportflächen, dass Nordenstadt keinen neuen Sportplatz erhalten wird, dass im Haushalt 2014/15 jedoch die Sanierung der Oppelner Anlage eingestellt ist. Man hofft, im Rahmen der Sanierung nicht nur einen neuen Kunstrasenplatz zu bekommen, sondern auch ein wettkampffähiges Kleinspielfeld. Des Weiteren ist vorgesehen, auf dem Gelände der Grundschule eine zusätzliche Einfeldhalle zu errichten, die zu einer Zweifeldhalle erweitert werden kann. Die Erweiterung der Grundschule findet ebenfalls statt. Die Themen Gemeindezentrum und Planung Hainweg werden bei der nächsten Ortsbeiratssitzung behandelt, da sie in einer Wechselwirkung zueinander stehen.

### Regenwasserkonzept / Lärmschutz

*Herr Wilhelm / Herr Schöneich / Herr Jäger*

Herr Wilhelm erläutert, dass in Nordenstadt neben dem Verkehr auch die Entwässerung eine

große Rolle spielt. Er äußert die Befürchtung, dass das gesamte Schmutzwasser des geplanten Baugebietes in den bestehenden Kanal in der Eichelhäherstraße Richtung Konrad-Zuse-Straße eingeleitet wird. Der Kanal hat zuletzt im Jahr 2008 viele Überschwemmungen verursacht. Der Kanal entlang der Taunusanlage wurde Richtung Eichelhäherstraße umgelegt, um den Zeisigweg zu entlasten. Die Eichelhäherstraße wurde dadurch zusätzlich belastet. Er schlägt eine eigene Kanalisation für das Schmutzwasser des Neubaugebietes vor.

**Herr Schöneich** antwortet als Mitarbeiter der Entsorgungsbetriebe, dass das Neubaugebiet ein eigenes Schmutzwassersystem erhält. Das oberflächlich anfallende Regenwasser soll über entsprechende Rückhalteeinrichtungen in stark gestreckter Form der öffentlichen Kanalisation zugeführt werden. Über stationäre Berechnungen wurde nachgewiesen, dass durch die Streckung und den Rückhalt keine hydraulischen Problemkanalnetze entstehen. 2010 / 2011 haben bereits entsprechende Umbaumaßnahmen stattgefunden.

**Herr Jäger** ergänzt als Gutachter, dass beabsichtigt ist, den neu entstehenden Regenwasserabfluss auf den derzeitigen Gebietsabfluss zu drosseln und am Tiefpunkt in der Konrad-Zuse-Straße anzuschließen. Ziel ist, durch Bündelung verschiedener Maßnahmen (Relationmulden, Regenwassernutzung, Dachbegrünung) keinen im gebauten Zustand größeren Abfluss als im derzeitigen Zustand (Ackerflächen) zu erzeugen.

*Bürger Nordenstadts / Herr Pfeifer / Herr Kohnen*

**Ein Bürger Nordenstadts** weist daraufhin, dass der Lärmschutz zum Airfield von großer Bedeutung sein könnte.

**Herr Pfeifer** fragt, ob die vorgeschlagenen Schallschutzwände zu einer Kanalisierung des Lärms beitragen könnten.

**Herr Kohnen** erklärt, dass die Themen Autobahn- und Hubschrauberlärm bei der Stadt erkannt wurden und dass an beiden gearbeitet wird. Bei der Autobahn besteht die Absicht den bestehenden Wall zu verlängern. Im Rahmen des Gutachtens wurde davon ausgegangen, dass das Gebiet entwickelt werden kann, ohne dass Maßnahmen an der Autobahn umgesetzt sind. Dies bedeutet in der Konsequenz, dass ein Nachtschallschutz umzusetzen ist, zu dem der Einbau von Lüftern in Schlafzimmern gehört. Dies ist kein spezielles Problem in Wiesbaden, sondern des gesamten Ballungsraums. Das Planungsgebiet befindet sich außerhalb zwingend umzusetzender Maßnahmen aus Fluglärm. Dennoch bemüht sich die Stadt sehr intensiv, den Fluglärm maximal zu mindern.

Eine Kanalwirkung durch Schallschutzwände wird nicht erzeugt, da diese in dem Bereich, in dem sie sich gegenüberstehen, reflektierend ausgebildet werden.

### Umsetzung / Weiteres Verfahren

*Herr Wilhelm / Herr Frank / Herr Metz / Bürger Nordenstadts / Herr Wellkamel / Herr Guntrum*

**Herr Wilhelm** möchte in Erfahrung bringen, ob die SEG alleiniger Projektentwickler ist und ob das bedeutet, dass kein neuer Investor gesucht wird. Des Weiteren ist für ihn von Interesse, ob dem Magistrat der Ortsbeiratsbeschluss vom 12. Februar 2014 bekannt ist, in dem der Ortsbeirat einstimmig beschlossen hat, einem Aufstellungsbeschluss erst dann zuzustimmen, wenn verschiedene Forderungen wie die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes erfüllt sind.

**Herr Frank** erklärt, dass nicht geplant ist, weitere Investoren zu suchen, da die Entwicklung der Flächen durch die SEG und die Stadt gemeinsam vorangetrieben wird.

**Herr Metz** ergänzt, dass der Ortsbeiratsbeschluss, welcher besagt, dass die Umsetzung der

Planung ohne die Klärung wichtiger Themen nicht erfolgen sollte, bekannt ist und berücksichtigt wird.

**Ein Bürger Nordenstadts** möchte wissen, ob dann folgerichtig die Infrastruktur von der SEG und der Stadt Wiesbaden finanziert wird.

**Herr Wellkamel** fragt, ob Verträge (z. B. Verkauf von Grundstücken) von der Stadt Wiesbaden oder der SEG geschlossen werden.

**Herr Guntrum** erläutert, dass baureife Grundstücke entstehen werden, die von Bauträgern aber auch Einzeleigentümern erworben werden können. Die SEG baut in der Regel nicht selbst, sondern kümmert sich um die Herstellung baureifer Grundstücke.

Er führt weiterhin aus, dass es eine generelle politische Vorgabe ist, die Finanzierung der sozialen Infrastruktur aus der Gebietsentwicklung heraus zu bestreiten. Die hiermit verbundenen Rechte und Pflichten werden in einem städtebaulichen Vertrag geregelt.

*Herr Pfeifer / Herr Metz*

**Herr Pfeifer** fragt, ob es gesichert ist, dass der Hainweg in den nächsten 20 Jahren umgesetzt wird. Des Weiteren bittet er zu bestätigen, dass nicht mehr als die genannten 650 Wohneinheiten geschaffen werden.

**Herr Metz** führt aus, dass das Gebiet Hainweg bereits seit 1972, damals von der selbstständigen Gemeinde, als Wohngebiet ausgewiesen ist. In dieser Zeit wurde eine größere Gebietsausweisung definiert. Statt den 1.085 Wohneinheiten sind nun 650 WE vorgesehen. Diese 650 WE sind auf Basis eines Gebietsbriefes durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden.

Derzeit geht die Verwaltung folglich davon aus, dass maximal 650 WE errichtet werden. Es gibt politische Gruppierungen, die eine dichtere Bebauung favorisieren, die nicht der Auffassung des Stadtplanungsamtes entspricht, da diese weitreichende Konsequenzen für die bisherige Planungen hätten. In der Frühphase der formellen Planung existiert noch kein Aufstellungsbeschluss, der alle Themenfragen in der Verbindlichkeit der Rahmenplanung behandelt. Im Rahmen der informellen Planung, zu der der Wettbewerb, das städtebauliche Entwicklungskonzept und seine weitere Ausarbeitung unter Berücksichtigung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Hinweise der Fachstellen gehört, wird die Ausarbeitung des Bebauungsplans vorbereitet.

Zurzeit liegt dem Magistrat der Vorschlag zum Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan vor. Mit Vorliegen des Bebauungsplanvorentwurfs wird dieser im Ortsbeirat, im Planungsausschuss, im Umweltausschuss sowie in der Stadtverordnetenversammlung diskutiert und dann öffentlich ausgelegt, um erneut Anregungen aufzunehmen.

*Frau Richter / Bürger Nordenstadts / Herr Guntrum*

**Frau Richter** fragt, wie die SEG und die Stadt dem Thema Baulärm entgegenwirken möchte und ob diejenigen, die früh bauen auf einer jahrzehntelangen Baustelle leben müssen.

**Herr Guntrum** erläutert, dass bereits heute eine hohe Nachfrage nach Grundstücken vorhanden ist. Vor diesem Hintergrund ist von keiner langen Bauphase auszugehen. Sobald der Satzungsbeschluss für das Baugebiet vorliegt wird die Entwicklung aus seiner Sicht sehr schnell von statten gehen. Da es sich um ein in der Typologie gemischtes Gebiet handelt, werden die Reihenhausgrundstücke voraussichtlich an Bauträger verkauft. Die Grundstücke für freistehende Häuser werden an Einzelinteressenten vergeben. Da diese sich hauptsächlich am Feldrand befinden, sollte es keine direkte Auswirkung auf die derzeitigen Bewohner geben. Der Bauprozess beginnt mit Schaffung des Planungs- und Baurechts. Dies dauert im

Schnitt 1 bis 1,5 Jahre, daher hoffen sie bis Ende 2015 / Anfang 2016 ein Baurecht vorliegen zu haben.

#### *Moderation*

**Frau Holz** begrüßt sehr, dass sich alle Anwesenden sehr ruhig, konstruktiv und präzise zu den noch offenen Themen und Problemlagen geäußert und ausgetauscht haben. Im Vergleich der beiden Veranstaltungen zur Rahmenplanung wurden wenige Fragen gestellt, die sich konkret auf die Planung des Gebietes beziehen. Diskussionsbedarf bestand im Wesentlichen zur lokalen und übergeordneten Verkehrsführung und zur stadttechnischen Infrastruktur.

#### Verabschiedung

**Frau Möricke** bedankt sich bei der Moderation und bei allen Bürgerinnen und Bürgern für den konstruktiven Ablauf der Veranstaltung. Sie richtet ihren Dank auch an die Vertreterinnen und Vertreter der Ämter, der Planungsbüros und der SEG, die viele Fragen direkt beantworten konnten. Sie sichert zu, dass noch offene Fragestellungen zügig bearbeitet werden. Dies gilt insbesondere für das Thema Verkehr.

gez.

---

Sigrid Möricke  
Stadträtin

gez.

---

Rainer Pfeifer  
Ortsvorsteher

gez.

---

Herr Mölleck  
Stadtplanungsamt / Protokoll

**Anlagen zur Niederschrift über die Bürgerversammlung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch am 21.05.2014 in der Taunushalle-Nordenstadt, zur vorgesehenen Planung im Planbereich „Wohngebiet Hainweg“ im Ortsbezirk Nordenstadt**

**Anlage 1** der Niederschrift:

**Anlage 2** der Niederschrift:

meine Fragen zu

1) Belastung Bausitzstraßen  
schon 2014, was tun?  
sind

2) Shared space  
beim Halversorger  
im Hainweg geplant?

sind leider nicht  
beantwortet worden.

Anlage 2 der Niederschrift über die Bürgerversammlung nach § 3 Abs. 1 BauGB am 21.05.2014

Sehr geehrter Herr Valerius,  
sehr geehrter Herr Möllecke,

**1.** im Entwurf des Rahmenplans sind insgesamt 4 Häuserreihen südlich der im Nordwesten geplanten Kita in Verlängerung der Eichelhäherstraße Richtung Konrad-Zuse-Straße in Nord-Süd-Richtung festgelegt. Dadurch würde die wichtige Belüftung für große Teile Nordenstadts behindert und besonders im Sommer für die Bewohner "Alt-Nordenstadts" sehr nachteilig sein.

Im Rahmen Ihrer Abwägung bitte ich Sie, diesen Aspekt mit hohem Konfliktpotenzial zu überdenken und wieder die 2013 in Plänen ( Bierbaum, Aichele ) bereits vorgesehene Bebauung aller 10 Häuserreihen in West-Ost-Richtung in den Rahmenplan aufzunehmen.

**2.** Ein weiterer Aspekt der besseren klimatischen Bedingungen für Neu- und Altbürger wäre eine Festsetzung von großkronigen Bäumen sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich im B-Plan.

**3.** Herr Erik Ebbinghaus von den Entsorgungsbetrieben hat in der Bürgerversammlung am 31.10.2013 im Rahmen der Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen im privaten Bereich u.a. Dachbegrünung vorgeschlagen. Aus Sicht der Bürger sollte diesem Vorschlag gefolgt und im künftigen B-Plan Flachdächer mit Begrünung vorgeschrieben werden.

Sehr geehrter Herr Möllecke,

ich bitte Sie, diese Einwendungen der Niederschrift zur gestrigen Bürgerversammlung beizufügen. Vielen Dank!

Sehr geehrter Herr Valerius,

ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre bisherigen Bemühungen zum Thema Hainweg und wünsche ein gutes Gelingen des B-Planes.

Für eine kurze Rückmeldung zu den einzelnen Punkten wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen aus Nordenstadt