

Wiesbaden Schelmengraben

Erläuterungsbericht Rahmenplan

Inhalt

1.	Einführung und Zielsetzung	3
1.1	Planungsanlass und Ausgangssituation	3
1.2	Entwicklungsziel	3
2	Rahmenbedingungen.....	4
2.1	Entwicklung der Stadt Wiesbaden	4
2.1.1	Einwohnerzahlen	4
2.1.2	Wohnraumnachfrage.....	4
2.1.3	Entwicklung des Schelmengrabens.....	4
2.2	Bestehende Planungen	5
2.2.1	Regionalplan Südhessen.....	5
2.2.2	Flächennutzungsplan	5
2.2.3	Landschaftsplan	6
2.2.4	Bebauungsplan.....	6
2.3	Charakteristika des Plangebiets	7
2.3.1	Die Ernst-May-Siedlung Schelmengraben	7
2.3.2	Lage und Größe	8
2.3.3	Grün- und Freiflächen.....	9
2.3.4	Verkehr & Parkierung	9
2.3.5	Klima und Ökologie	11
3	Rahmenplan Schelmengraben	12
3.1	Städtebau	12
3.1.1	Städtebauliche Struktur & Ergänzungsbauten	12
3.1.2	Freianlagen.....	12
3.1.3	Nutzungen	13
3.1.4	Bauliche Dichte	13
3.1.5	Schrittweise Entwicklung von einzelnen Quartieren	14
3.2	Natur / Umwelt / Klima.....	15
3.2.1	Flora und Fauna	15
3.2.2	Klima	15
3.2.3	Ausgleichsmaßnahmen.....	16
3.3	Verkehr	17
3.3.1	Entwicklung Verkehr.....	17
3.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	18
3.3.3	Radverkehr	18
3.3.4	Private Stellplätze und öffentliche Parkplätze.....	18
3.3.5	Mobilitätsmanagement	18
3.4	Technische und soziale Infrastruktur	19
3.4.1	Technische Erschließung	19
3.4.2	Regenerative Energien und Energieeffizienz.....	19
3.4.3	Soziale Infrastruktur.....	19
3.4.3.1	Kindertagesstätten und Schulbedarf	20
3.4.3.2	Seniorenrechtliches Wohnen.....	21
3.4.3.3	Spielplätze	21
3.5	Geförderter Wohnungsbau	22
3.6	Rahmenplan „Wiesbaden Schelmengraben“ (Plan).....	23

1 Einführung und Zielsetzung

1.1 Planungsanlass und Ausgangssituation

Die Siedlung Schelmengraben entstand im Zeitraum von 1969 bis 1982 auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzepts des Stadtplaners Ernst May. Sie besteht aus fünf Hochhäusern und einer Vielzahl vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden, in denen sich etwa die Hälfte des Gesamtwohnungsbestands der Siedlung befindet. Die Siedlung hat durch großzügige Grünzüge und Freiflächen eine große Aufenthaltsqualität. Die Grünbereiche werden von den Bewohnern jedoch nur eingeschränkt genutzt.

Die GWH ist Eigentümerin von 2.150 Wohnungen mit fast 138.000 m² Wohnfläche in der Siedlung. Derzeit bestehen für 383 Wohnungen Mietpreisbindungen, die sukzessive bis zum Jahr 2025 auslaufen. Die Landeshauptstadt setzt seit 2012 die Soziale Stadt unter dem Namen „Soziale StadtPlus“ in der Siedlung um. Neben den klassischen investiven Projekten zur städtebaulichen Erneuerung liegen die Handlungsschwerpunkte und Zielsetzungen des Programms als „Plus“ auf zusätzlichen und prioritären Maßnahmen zur Steigerung der Bildungs- und Erwerbsbeteiligung. So werden aktuell auch die Bundesprogramme BIWAQ und JuStiQ umgesetzt. Im städtebaulichen Bereich stehen bauliche Veränderungen, Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und zur Verbesserung von Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten im Vordergrund.

Die Siedlung Schelmengraben ist das Wiesbadener Wohngebiet mit den höchsten Bedarfslagen. Sie weist einen überproportional hohen Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund und geringem Einkommen auf. Im Gebiet sind viele Familien beheimatet.

1.1 Entwicklungsziel

Vor dem Hintergrund der erhöhten Wohnraumnachfrage in Wiesbaden sollen in der Siedlung Schelmengraben bauliche Ergänzungen mit dem Ziel von bis zu 1.000 neuen Wohnungen für mittlere und geringe Einkommensbezieher durchgeführt werden. Der Stadtteil soll weiterhin einer breiten Bevölkerungsschicht Heimat bieten. Senioren sollen barrierefreie Wohnungen zu sozial verträglichen Preisen zur Verfügung gestellt werden. Familien sollen ausreichend Wohnraum im mittleren Einkommenssegment vorfinden. Wohnraum für Ein- bis Zwei-Personen-Haushalte sollen zusätzlich angeboten werden.

Für die Siedlung Schelmengraben liegt derzeit noch ein gültiger Bebauungsplan aus dem Jahr 1974 vor, dessen Festsetzungen Ergänzungsbebauung nahezu ausschließen. Es besteht daher das Erfordernis, neues Baurecht durch neue Bebauungspläne zu schaffen. Grundlage der Bauleitplanung wird der vorliegende Rahmenplan sein, der ein Entwicklungsziel für die Gesamtsiedlung formuliert. Die bauliche Entwicklung der Siedlung wird sich über mehrere Jahre erstrecken und quartiersweise erfolgen. Die Bauleitplanung soll deshalb durch quartiersweise zu erstellende Bebauungspläne, aufbauend auf dem städtebaulichen Rahmenplan, durchgeführt werden.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Entwicklung der Stadt Wiesbaden

2.1.1 Einwohnerzahlen

Ende des Jahres 2016 lebten 289 544 Menschen in Wiesbaden, von denen 36 % gebürtige Wiesbadener sind. Dies sind 4.924 Einwohner mehr als im Jahr 2015 und damit der deutlich stärkste Bevölkerungsanstieg der vergangenen 20 Jahre. Seit 1996 ist die Stadt Wiesbaden um knapp 22.000 Einwohner gewachsen, ein Großteil davon innerhalb der letzten 6 Jahre. Es ist daher davon auszugehen, dass die Bevölkerung auch in den kommenden Jahren wachsen wird, voraussichtlich stärker als in den vergangenen Jahren.

Bezüglich der Einwohnerstruktur sind im Jahr 2016 etwas mehr als ein Sechstel der Wiesbadener Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren und ein Fünftel der Bevölkerung sind 65 Jahre oder älter; das Durchschnittsalter liegt bei 43 Jahren.

2.1.2 Wohnraumnachfrage

In Wiesbaden gibt es Ende 2016 genau 38.897 Wohngebäude und 141.137 Wohnungen. Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser liegt bei 64 %. Dabei leben ca. 24 % aller Haushalte in den „eigenen vier Wänden“.

Im Durchschnitt ist eine Wohnung 84 m² groß; jede Wiesbadenerin und jeder Wiesbadener hat – rein rechnerisch – 41 m² zur Verfügung. Der Durchschnittspreis für eine Eigentumswohnung lag im Jahr 2015 bei 2.730 €/m², für Neubauwohnungen bei 3.783 €/m².

Im Jahr 2016 sind insgesamt 476 neue Wohnungen errichtet worden, hier beträgt die durchschnittliche Wohnungsgröße 109 m². Damit liegt die Quote an Neubauwohnungen unter der Bautätigkeit der letzten 3 vorangegangenen Jahre, trotz des deutlichen Bevölkerungsanstiegs.

Aufgrund der stark erhöhten Nachfrage nach Wohnraum und nicht ausreichenden Bautätigkeit auf dem Wohnungsmarkt, ist die Durchschnittsmiete in den vergangenen 5 Jahren um 1 Euro auf 9,60 € je m² (+ ca. 12 %) gestiegen. Auch die Durchschnittspreise auf dem Immobilienmarkt für Eigentumswohnungen sind von knapp 2.400 € je m² (2012) auf gute 3.100 € je m² (+ca. 30 %) gestiegen. Ebenso sind die Wohnbaulandpreise überdurchschnittlich von 586 € je m² im Jahr 2012 auf 810 € je m² (+ ca. 40 %) im Jahr 2016 gestiegen.

Daraus resultiert, dass immer weniger Wohnungen in Wiesbaden für Menschen mit geringen oder mittleren Einkommen zur Verfügung stehen. (Quelle: www.wiesbaden.de)

2.1.3 Entwicklung des Schelmengrabens

Im Schelmengraben hat es in den vergangenen Jahren keine Neubautätigkeit gegeben. Die Anzahl der Wohnungen liegt daher seit dem Ende der 1970er Jahre bei 2.744 Wohnungen. Dagegen sind im gleichen Zeitraum die Einwohnerzahlen für den Schelmengraben konstant gestiegen von 5.968 Einwohner (2014) auf 6.148 Einwohner (+180) im Jahr 2016, was auf eine stärkere Ausnutzung der bestehenden Wohnungen zurückzuführen ist. Insbesondere der Anteil der unter 18 Jährigen ist dabei auf knapp 24 % gestiegen.

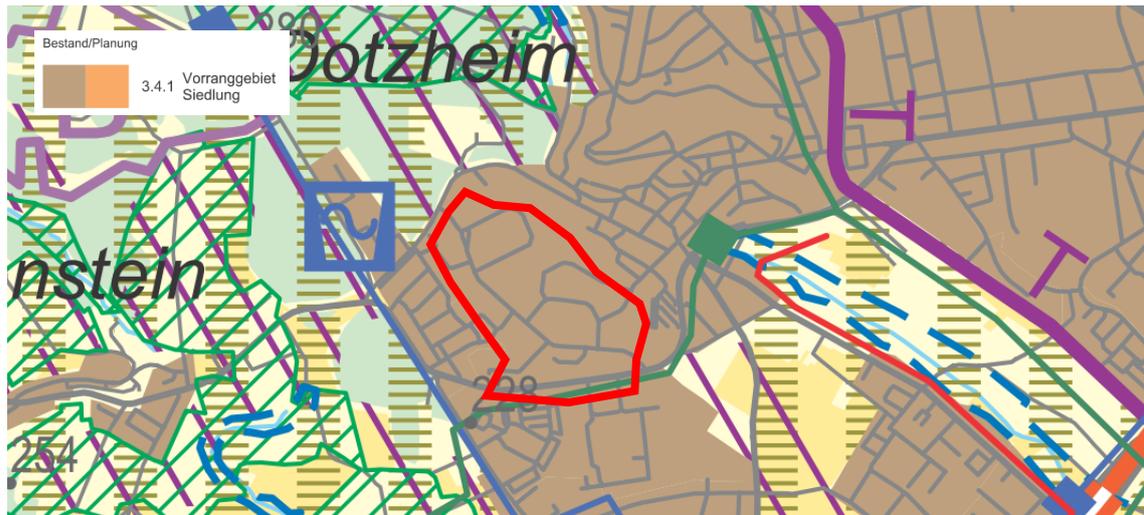
2.2 Bestehende Planungen

2.2.1 Regionalplan Südhessen

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

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

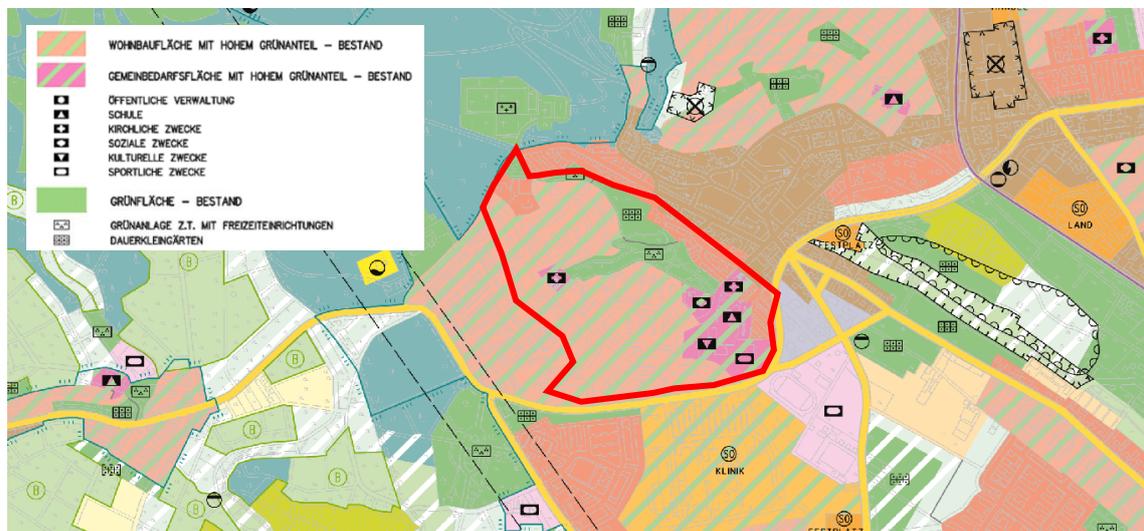
Der Schelmengraben ist ein bestehendes Wohngebiet und ist daher im Regionalplan als bestehendes Vorranggebiet Siedlung ausgewiesen.



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

2.2.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan vom 15. November 2003 weist den Schelmengraben zum größten Teil als „Wohnbaufläche mit hohem Grünanteil“ aus. Im Zentrum sowie im südöstlichen Randbereich sind zudem Gemeinbedarfsflächen mit unterschiedlichen Zweckbestimmungen ausgewiesen (Schule sowie kirchliche, kulturelle, soziale und sportliche Zwecke).



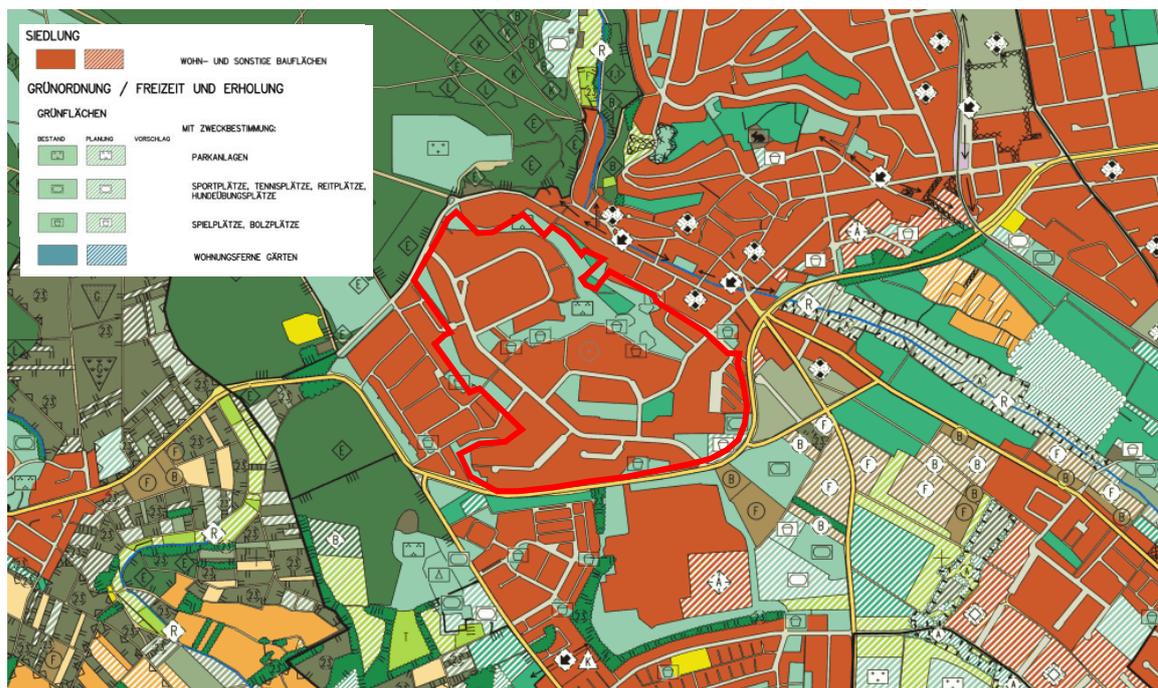
Ausschnitt wirksamer Flächennutzungsplan, Stand November 2003

2.2.3 Landschaftsplan

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

Die Aufstellung des Landschaftsplans ist eine Pflichtaufgabe: Sowohl das Bundesnaturschutzgesetz als auch das Hessische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz schreiben ihn vor. Als Ergebnis entsteht eine Planung, die die Gesamtheit aller Beziehungen der Lebewesen zu ihrer Umwelt und untereinander, einschließlich des Menschen, berücksichtigt.

Im Landschaftsplan – Planung wird die Siedlung Schelmengraben als Siedlungsfläche ausgewiesen. Dargestellt sind ebenfalls Grünverbindungen und Parkanlagen die das Plangebiet durchziehen sowie Spiel- bzw. Bolzplätze.

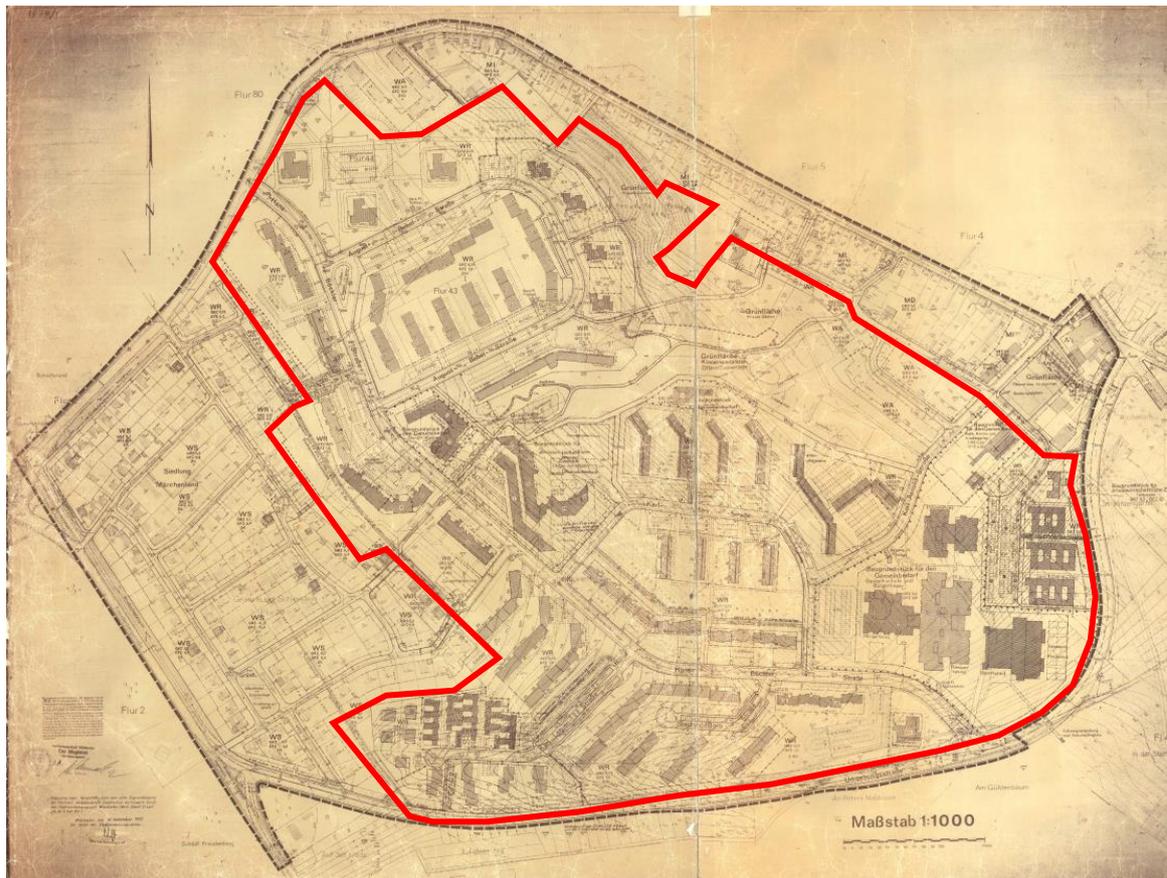


Ausschnitt aus dem Landschaftsplan - Planung / www.wiesbaden.de

2.2.4 Bebauungsplan

Für die Siedlung Schelmengraben liegt der rechtskräftige Bebauungsplan „Schelmengraben“ aus dem Jahr 1974 zugrunde. Dieser umfasst jedoch auch die Siedlung „Märchenland“, die nicht Teil des vorliegenden Rahmenplans ist.

Der Bebauungsplan sieht für die gesamte Siedlung verschiedene Festsetzungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen, Zahl der Vollgeschosse, Bauweisen, etc. vor. In den meisten ausgewiesenen „Reinen Wohngebieten“ setzt er zumeist eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,25 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 fest.



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan „Schelmengraben“ in W.-Dotzheim und W.-Schierstein / www.wiesbaden.de

Im Zuge des Rahmenplans werden ergänzende Baumaßnahmen vorgesehen, die nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen. Es werden Befreiungen vom Bebauungsplan hinsichtlich GRZ, GFZ, überbaubare Grundstücksflächen und weitere nötig werden. Da Befreiungen in diesem Umfang kritisch zu bewerten sind, sollen für Teilbereiche des Bebauungsplans nach Erfordernis neue Bebauungspläne aufgestellt werden. Ziel ist eine quartiersweise Entwicklung, die auch in der Bauleitplanung nachvollzogen werden soll. Der bestehende Bebauungsplan bleibt dabei rechtskräftig und wird sukzessive überplant.

2.3 Charakteristika des Plangebiets

2.3.1 Die Ernst-May-Siedlung Schelmengraben

Ernst May war Architekt und Stadtplaner und lebte zwischen 1886 und 1970. Er war zwischen 1925 und 1930 Siedlungsdezernent der Stadt Frankfurt und schuf währenddessen und in der Nachkriegszeit als Stadtplaner diverse Siedlungen, darunter die Siedlung Schelmengraben. Bekannt ist er aber vor allem für die Ernst-May-Siedlungen in Frankfurt in der Zeit als Siedlungsdezernent.

Die Siedlung Schelmengraben liegt mit ihren circa 2.750 Wohneinheiten auf 49,2 ha angrenzend an den Ortsteil Dotzheim an einem Hang. Sie wurde klar von den Siedlungsgebieten abgegrenzt, indem Dauergrünanlagen und ein Sportzentrum den nordöstlichen Rand bildeten und im Süden eine Umgehungsstraße entstand. Der Siedlungsbeginn wurde durch Punkthochhäuser, bewusst als städtebauliche Dominante eingesetzt, gebildet. Entlang dem Graben begleiten vor allem Mittelbauten mit acht Geschossen, teils versetzt oder abknickend, die Straße. Nach Osten wurden

viergeschossige Bauten kammartig an die Straße gelegt, bis im Süden eingeschossige Bauformen in L-Form den Abschluss bilden. Als Abschluss vor dem Hintergrund des Taunus platzierte man drei weitere Punkthochhäuser.

Zur Versorgung der Bewohner erhielt die Siedlung ein Hauptzentrum, das sich etwa in der Mitte der Siedlung befand. Hier wurden Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und weitere Infrastruktureinrichtungen angelegt. Die Planer betonten, dass großer Wert auf eine gute Belüftung auch der angrenzenden Bebauung „Märchenland“ und auf einen guten Durchblick nach Osten gelegt wurden. Diesem Zweck sollte die Errichtung der mittelhohen Gebäude auf Stützen dienen. Als besonderer Vorzug wurde auch der freie Blick der Bewohner gelobt. Hier geht er vom Höhenrücken aus auf die in der Niederung gelegene Stadt und in das Rheintal.

(Quelle: <https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/Grosssiedlungen.php>)

2.3.2 Lage und Größe

Der Schelmengraben liegt im Westen der Landeshauptstadt Wiesbaden und ist Teil des Stadtteils Dotzheim, der bevölkerungs- und flächenmäßig zweitgrößte Stadtteil. Die ältesten Siedlungsbelege des Stadtteils Dotzheim lassen sich im Dotzheimer Ortskern der "Latène-Zeit" (jüngere Eisenzeit) zuordnen, die etwa 400 vor Christus begann und die Blütezeit des keltischen Kulturkreises umfasst. Als Anfang der lokalen Selbstverwaltung kann das Dorfgericht, das 1386 erstmals erwähnt wird, betrachtet werden. Die Eingemeindung Dotzheims nach Wiesbaden erfolgte im Jahre 1928, genau 800 Jahre nach der Ersterwähnung in kirchlichen Dokumenten. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs hatte Dotzheim zirka 6.200 Einwohner. Die Wiederaufbauanstrebungen des Nazi-Regimes brachten umfangreiche Kasernenbauten auf dem Kohlheck und dem Freudenberg. In der Nachkriegszeit wurden nach und nach weite Flächen der Dotzheimer Feldgemarkung zu Bauland. Die Besiedlung von Freudenberg und Märchenland hat in den 30-er Jahren begonnen. Es folgte die flächendeckende Bebauung des Bereichs Kohlheck. Schließlich entstand die Siedlung Schelmengraben mit ca. 2.750 Wohnungen für 7.000 Bewohner nach der Konzeption von Ernst May. (Quelle: www.wiesbaden.de)



Ausschnitt aus dem Luftbild / www.maps.google.de

Der vorliegende Rahmenplan umfasst eine Fläche von circa 53 ha und entspricht damit weitestgehend den Plänen von Ernst May. Begrenzt wird das Plangebiet im Norden durch die südliche Grenze der Bebauung entlang der Frauensteiner Straße und Josefstraße, im Osten durch den Lassalleplatz, im Süden durch die Ludwig-Erhard-Straße und im Westen durch die östliche Grenze der Siedlung „Märchenland“.

Die Siedlung liegt auf einer Anhöhe und ist dadurch hinsichtlich ihrer Topografie stark bewegt. Charakteristisch ist ihre für die damalige Zeit relativ dichte Bebauung mit Geschosswohnungsbauten in Zeilenbauweise und die starke Durchgrünung mittels Grünflächen und Parkanlagen.

2.3.3 Grün- und Freiflächen

Folgend dem Idealbild vom Wohnen im Grünen wurden die Freiflächen der Siedlung als großzügige Rasenflächen mit parkartig angeordneten Laubbäumen angelegt. Die Erschließung erfolgt im Wesentlichen über eine Hauptachse – Hans-Böckler-Straße – und zwei Ringstraßen – Karl-Marx-Straße und August-Bebel-Straße. So sind zwei Innenquartiere entstanden, die die Erschließung der Hauszugänge nur fußläufig und damit geschützt vom motorisierten Verkehr erlauben. In diesen „Grünen Herzen“ waren die Spiel- und Aufenthaltsflächen angelegt. Die Funktion dieser Bereiche ist durch in die Jahre gekommene Ausstattung und geänderte Nutzeransprüche gestört.

2.3.4 Verkehr & Parkierung

Die Siedlung Schelmengraben wird hauptsächlich über die Ludwig-Erhard-Straße an das städtische Gefüge Wiesbadens angeschlossen. Die innere Erschließung der Siedlung verläuft hauptsächlich über die Hans-Böckler-Straße, die das Gebiet von Nordwest nach Südost durchläuft. Von ihr ausgehend, erschließen weitere Ring- und Anwohnerstraßen die übrige Siedlung. Hier befinden sich auch die Bushaltestellen der Buslinien 24, 27 und 47, die den Schelmengraben mit der Stadt Wiesbaden verbinden.

Der Siedlung wurde entsprechend der 1970er Jahre mit umfangreichen Parkierungsflächen für PKWs ausgestattet. Die Realisierung der notwendigen Stellplätze für die Anwohner erfolgte einerseits in Garagenbauten und andererseits auf Parkplätzen.

Der Rahmenplan sieht vor, Teile der Parkplatzflächen mit Wohngebäuden zu überbauen und die Stellplätze in Tiefgaragen bzw. in den Freianlagen unterzubringen. Daher wurde im Vorfeld des Rahmenplans eine umfangreiche Dokumentation der bestehenden Stellplatzflächen vorgenommen, um eine Einschätzung über die Ausnutzung der bisherigen Stellplätze zu erhalten.

Die Dokumentation des Zentrums für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) kam dabei zu folgendem Ergebnis:

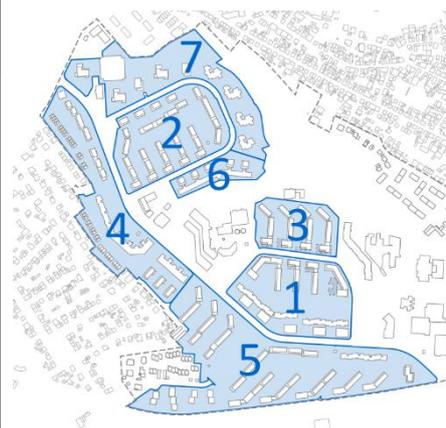
Bei den Garagenhäusern kommt es nicht selten zu Fremdnutzungen. Während die Garagenstellplätze angemietet werden müssen, stehen die Stellplätze auf den Parkplätzen kostenfrei zur Verfügung.

Bei einer Gesamtbetrachtung des Stellplatzangebots für den Stadtteil ist festzustellen, dass auch im öffentlichen Straßenraum geparkt wird. Dadurch entstehen jedoch keine erkennbaren Beeinträchtigungen des öffentlichen Straßenraums. Diese Stellplätze sind z.Zt. nicht bewirtschaftet und werden durch Bewohner und Besucher mitgenutzt. Außerdem werden diese Stellplätze im

Bereich der Helios Dr. Horst Schmidt Kliniken (HSK) als kostenlose Parkplätze, z. B. vom Krankenhauspersonal und Besuchern genutzt.

Im Jahr 2013 wurde die Stellplatzsatzung der Stadt Wiesbaden für den geförderten Wohnungsbau angepasst. In der folgenden Tabelle wird für die sieben Quartiere einerseits die Stellplatzanforderung nach Stellplatzsatzung zur Zeit des Baus und andererseits nach „aktueller“ Stellplatzsatzung dargestellt.

Quartier	Anzahl Wohneinheiten ¹	Anzahl Stellplätze nach Stellplatzsatzung „alt“	Anzahl Stellplätze nach Stellplatzsatzung „neu“	Realisierte Stellplätze
1	329	329	290	324
2	304	304	301	186
3	154	154	130	171
4	173	173	166	183
5	623	623	586	339
6	112	11	11	58
7	388	388	335	302
Summe	2.083	1.982	1.819	1.563



Stellplätze nach Stellplatzsatzung und Stellplatzangebot – Bestand / Dokumentation ZIV

Dem rechnerischen Stellplatzbedarf von 1.982 Stellplätzen bzw. 1.819 Stellplätzen stehen 1.563 Stellplätze gegenüber, die in Garagenhäusern oder auf Parkplätzen realisiert wurden. Damit liegt die Realisierungsquote im Bestand bei rund 80 % bezogen auf die ursprüngliche Stellplatzsatzung.

Parkraumsituation und Parkraumauslastung

Die Stellplätze in den Garagenhäusern werden zur Miete angeboten. Im Sommer 2016 bestand ein Leerstand von ca. 7,5 %. Diverse nicht zweckbestimmte Nutzungen wurden bei der Ortsbegehung festgestellt. Auch auf den Parkplätzen bestehen Kapazitätsreserven. Diese sind von besonderer Relevanz, da im öffentlichen Straßenraum keine Bewirtschaftung der Stellplätze erfolgt. Die Stellplätze im Straßenraum könnten als Alternative zu einer Anmietung herangezogen werden. Im Straßenraum wird zwar geparkt, allerdings konnten bei der Ortsbegehung keine Parkverstöße oder regelwidrige Parkvorgänge beobachtet werden.

In den Garagenhäusern stehen insgesamt 636 Stellplätze zur Verfügung und 927 Stellplätze sind im Quartier auf Parkplätzen untergebracht. Neben den Stellplätzen der GWH befinden sich im öffentlichen Straßenraum insgesamt ca. 460 Stellplätze. Insgesamt stehen damit im Quartier rund 2.000 Stellplätze zur Verfügung.

Kritischer ist die Situation in den südlichen Teilen der Siedlung, da es hier zu quartiersfremdem Parkverkehr kommt. In diesem Bereich werden die kostenlosen Parkmöglichkeiten als Alternative zu den bewirtschafteten Stellplätzen im Bereich der HSK genutzt.

2.3.5 Klima und Ökologie

Der Schelmengraben ist oberhalb des alten Ortskernes von Dotzheim im Norden begrenzt vom Stadtwald und im Osten vom Schelmengraben. Die beiden Grünstreifen bilden einen natürlichen Rahmen. Das Innere des Schelmengrabens ist geprägt von weiten Scherrasenflächen ohne hohe ökologische Wertigkeit, die mit einem dichten Baumbestand überstellt sind. Viele dieser Bäume sind nicht gepflegt und stehen sehr eng beieinander, erfüllen aber eine wichtige bioklimatische Funktion durch die vorhandene Masse als CO₂- und Staubbinder, sowie durch ihre Verdunstungs- und Verschattungsfunktion. Weiter sind sie als Brutplätze für einheimische Singvögel von Bedeutung.

Die Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt Wiesbaden weist die Großsiedlung Schelmengraben auf Grund des hohen Grünvolumens und der begrenzten baulichen Dichte als nur geringfügig überwärmtes Siedlungsgebiet aus und definiert das Gebiet somit als „bioklimatische Behaglichkeitszone“ mit annähernd funktionierender Belüftung. Der Schelmengraben sowie die vegetationsbedeckten Hangzonen zwischen der Großsiedlung und der Ortslage Dotzheim bilden siedlungsnah, aktiv wirkende Kalt- und Frischluftproduktionsflächen mit der Ausprägung eines Parkklimas. Der Hangeinschnitt Schelmengraben fungiert dabei als wichtige Kaltluftleitbahn. Eine weitere Luftleitbahn in Richtung Dotzheim / Belzbachtal bildet der Hangeinschnitt entlang der Erschließungsstraße Ludwig-Erhard-Straße mit seinen begleitenden Grünstrukturen.

Hinsichtlich bestehender und nennenswerter Emittenten innerhalb des Schelmengrabens sind lediglich der Individualverkehr und der mit Bussen betriebene ÖPNV aufzuführen. Sonstige Immissionen aus Gewerbe und Industrie liegen nicht vor.

3 Rahmenplan Schelmengraben

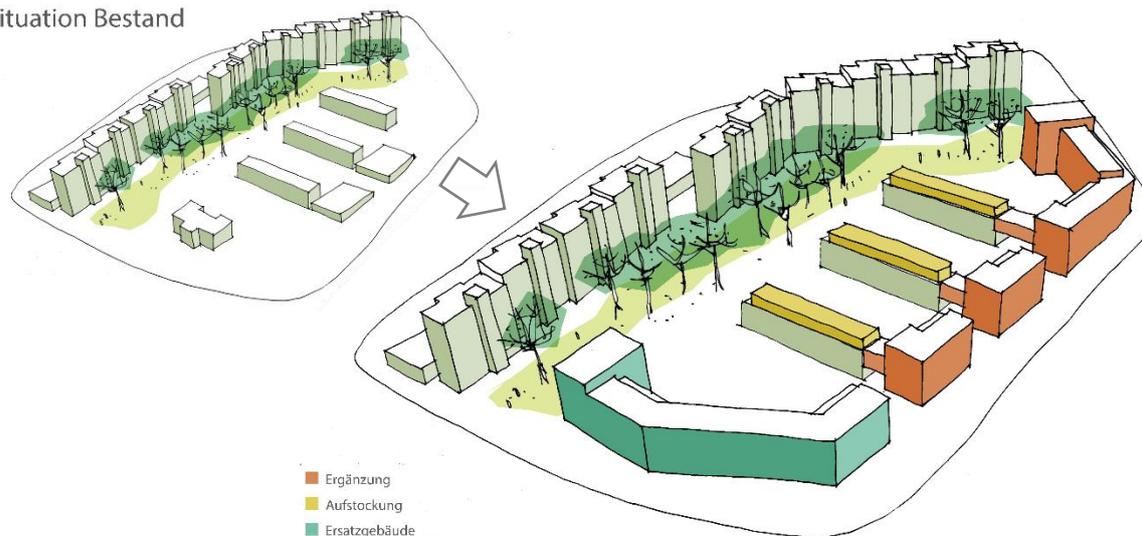
3.1 Städtebau

3.1.1 Städtebauliche Struktur & Ergänzungsbauten

Ziel des Rahmenplans ist die Fortführung des bestehenden städtebaulichen Konzepts, in dem Gebäude ergänzt, ersetzt oder aufgestockt werden und sich dadurch neue Qualitäten in den jeweiligen Quartieren aber auch für den gesamten Schelmengraben entwickeln. Die neuen Gebäude oder Ergänzungen reagieren dabei immer auf die angrenzenden Nutzungen und Gebäudetypologien, führt diese logisch fort und kombiniert sie mit neuen Qualitäten, immer im Einklang mit den ursprünglichen städtebaulichen Zielen des Schelmengrabens. So werden beispielsweise die bestehenden oberirdischen Parkplatzanlagen durch straßenbegleitende Gebäude ersetzt und somit vom Verkehrslärm geschützte und private Innenhöfe geschaffen. Erhalten werden auch zum großen Teil die vielen einzelnen Grünflächen und Parkanlagen, die der Siedlung Schelmengraben ihre besondere Qualität verleihen.

Aus den dargestellten Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren bis zu 1.000 neue Wohnungen entstehen. Dies entspricht einer Quote von ca. 33 % an zusätzlichen Wohnungen.

Situation Bestand



Beispielhafte Entwicklung eines Quartiers

3.1.2 Freianlagen

Es wurde ein Freiflächenkonzept für das Plangebiet entwickelt, welches ausgehend von Wegeverbindungen unterschiedliche Orte und Aktionsräume im Quartier vernetzen soll. Die Planungen berücksichtigen dabei die im Rahmenplan dargestellten Ergänzungsquartiere.

Seit 2014 werden die Freiflächen, u. a. mit Hilfe des Programm „Soziale Stadt plus“, aufgewertet und teilweise neu gestaltet. Durch intensive Bürgerbeteiligung im Rahmen der Planung und Umsetzung werden die Flächen wieder nutzbar gemacht und durch neue Pflanzungen auch ökologisch aufgewertet. In den letzten Jahren wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Aufwertung Quartiersauftakt und neue barrierefreie Eingangssituation Hans-Böckler-Straße 2

- neue Eingangssituationen, Beleuchtung, Spielmöglichkeiten, Pflanzungen und Müllstandplätze Hans-Böckler-Straße 4-62
- 50.000 Krokusse entlang der Hans-Böckler-Straße
- Pflegemaßnahmen entlang des Schelmengrabens am Übergang nach Dotzheim
- Innenhof Spielplatz Karl-Marx-Straße 2-44, 1.+2. BA
- 1. BA Familieninnenhof August-Bebel-Straße 2-76 ab August 2017

3.1.3 Nutzungen

Die bestehende Siedlung auf Grundlage des Konzepts von Ernst May sieht bereits eine klare Nutzungsstruktur innerhalb der Siedlung vor. So ist diese hauptsächlich durch Wohnungsbau geprägt, es gibt jedoch an einzelnen, zentralen Stellen zusammengefasst weitere gemeinschaftliche oder sozial genutzte Gebäude wie Schulen oder das Stadtteilzentrum. An diesem Konzept wird auch im vorliegenden Rahmenplan festgehalten und vor dem Hintergrund der erhöhten Wohnraumnachfrage ausschließlich um Wohngebäude in bestehenden Wohnquartieren ergänzt.

Die zurzeit ungenutzte und unattraktive Mitte des Schelmengrabens (Einkaufszentrum) soll im Zuge der Umsetzung des Rahmenplans revitalisiert werden. Falls dies nicht möglich sein sollte, soll eine zentral gelegene Erdgeschoss-Ladenzeile für Nahversorgungseinrichtungen Ersatz bringen.

3.1.4 Bauliche Dichte

Die Siedlung Schelmengraben soll vor dem Hintergrund der erhöhten Wohnraumnachfrage in Wiesbaden städtebaulich ergänzt werden. Ziel ist eine Erhöhung der Wohneinheiten bis zu 1.000 Wohnungen.

Die Ergänzung der Wohnungen im Bestand wird mit der Erhöhung der derzeitigen GFZ einhergehen. Im Bestand beträgt die GFZ je nach Quartier ca. 0,7 bis 0,9. Die im Rahmenplan dargestellten Ergänzungen, Aufstockungen und Ersatzgebäude erzielen in einzelnen Teilbereichen eine GFZ von bis zu 1,4 und liegen damit über den in der BauNVO benannten Obergrenzen eines allgemeinen Wohngebiets, von denen jedoch in begründeten Fällen abgewichen werden kann. Der Überschreitung in Teilbereichen der Siedlung kann prinzipiell gefolgt werden, wenn Maßnahmen an anderer Stelle eine Kompensation der Überschreitung (höherwertige Begrünung, Verbesserung der Klimafunktion, geringere Ausnutzung in anderen Bereichen, etc.) bewirken. Nicht Vollgeschosse werden bei der GFZ-Berechnung - der BauNVO entsprechend - außer Betracht gelassen.

Das Maß der baulichen Nutzung bezieht sich auf die aktuelle Fassung der BauNVO. Da es für den Schelmengraben einen rechtsgültigen Bebauungsplan von 1974 gibt, werden für die einzelnen Teilbereiche des Schelmengrabens neue Bebauungspläne aufgestellt (siehe Punkt 3.1.6).

Städtebauliche Gründe für die Ergänzungsbebauung und teilweise Überschreitung der GFZ sind:

- Erhöhte Wohnraumnachfrage in Wiesbaden
- Schaffung von neuem gefördertem Wohnraum (öffentlich gefördert / Mittelstandsprogramm)
- Schaffung neuer öffentlich geförderter Wohnungen mit mittelbarer Belegung Grundsatz der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung

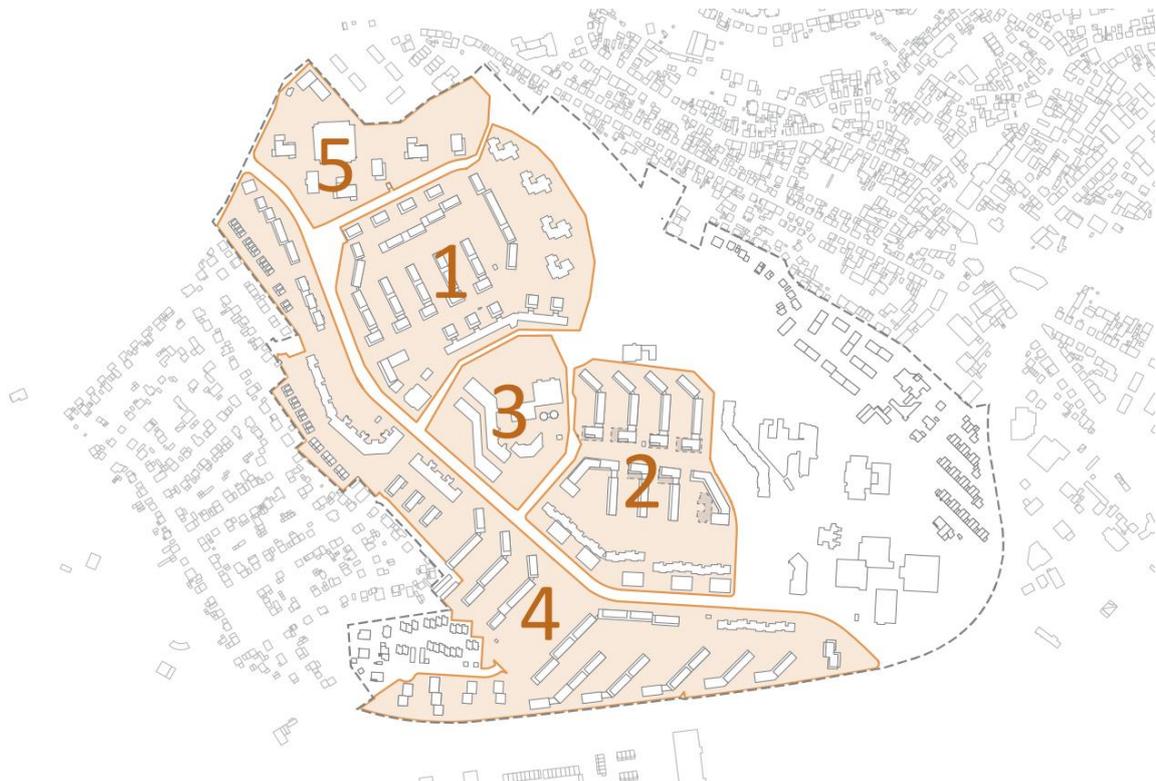
- Schonender Umgang mit dem Boden
- Städtebauliche Raumbildung und Schaffung von städtebaulichen Qualitäten
- Durchmischung der Bewohnerstruktur
- Sichtbare Aufwertung der Siedlung

3.1.5 Schrittweise Entwicklung von einzelnen Quartieren

Der Rahmenplan betrachtet die gesamte Siedlung Schelmengraben, um eine gesamtheitliche und sinnvolle Entwicklung der Siedlung zu gewährleisten. Um jedoch Baurecht für die einzelnen baulichen Maßnahmen zu erhalten, muss zunächst ein Bebauungsplan aufgestellt werden, der die Eingriffe in die Siedlung baurechtlich regelt. Da die Siedlung sehr groß ist, ein einzelnes Bebauungsplanverfahren sehr lange Zeit in Anspruch nehmen würde und die einzelnen Baumaßnahmen erst nach und nach erfolgen sollen, ist vorgesehen, die Siedlung schrittweise durch insgesamt fünf Bebauungspläne sukzessive zu entwickeln. So kann auch aufgrund von Änderungen der Rahmenbedingungen in der Zukunft eine ggf. notwendige Nachbesserung der Ziele der Bauleitplanung in einzelnen Quartieren erfolgen.

Die Aufstellung der Bebauungspläne soll anhand folgender Quartiere und deren Reihenfolge nach Nummern erfolgen. Dabei soll im ersten Quartier ca. 200 neue Wohnungen entstehen, im zweiten Schritt sollen dann weitere 300 Wohneinheiten hinzukommen. In den darauf folgenden Bebauungsplänen sind noch einmal ca. 500 Wohneinheiten angedacht.

Quartier 3 kommt dabei für die Gesamtsiedlung eine wichtige Funktion zu. Hier sind bereits neben der Wohnnutzung auch zentrale soziale Einrichtungen verortet. In den weiteren Planungen soll zudem geprüft werden, ob hier auch ein Nahversorger, eine Kita und weitere soziale Einrichtungen platziert werden können, um die zentrale Versorgungsfunktion des Quartier 3 weiter zu stärken.



Übersicht Quartiere

3.2 Natur / Umwelt / Klima

3.2.1 Flora und Fauna

Im Planbereich gilt die Baumschutzsatzung der Stadt Wiesbaden. Die Standorte der Ergänzungsbebauung wurden so gewählt, dass die wertvollsten Bäume soweit wie möglich geschont werden. Sollte der Erhalt aus städtebaulichen Gründen nicht möglich sein, sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig, die im Rahmen des Umweltberichts im jeweiligen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden.

Eine Artenschutzuntersuchung für den gesamten Schelmengraben wird durchgeführt und eventuelle Schutzmaßnahmen in den jeweiligen Bebauungsplänen behandelt.

3.2.2 Klima

Die baulichen Maßnahmen sollen klimaökologisch verträglich und unter größtmöglicher Schonung der Umwelt und erhaltenswerter Natur durchgeführt werden. Bei der Erarbeitung der Planungskonzepte werden die klimaökologischen Belange daher durch einen Fachgutachter geprüft und bewertet. Grundlagen sind ortsspezifische Messungen und Modellrechnungen. Vorgezogene Pilotprojekte werden im Vorfeld überschlägig begutachtet. Die einzelnen Ergänzungsbebauungen werden mit den klimaökologischen und naturschutzrechtlichen Belangen in Einklang gebracht. Gegebenenfalls ist hierfür eine Anpassung der Baukörper vorzunehmen oder ein Konzept zur klimaökologischen Optimierung der Planung zu erarbeiten.

Entsprechend den unter Punkt 2.3.5 genannten Klimafunktionen wird in der Klimabewertungskarte der Landeshauptstadt Wiesbaden darauf hingewiesen, dass bei Umnutzungen oder baulichen Verdichtungen klimafunktionale Belange verstärkt zu berücksichtigen sind. Die Durchströmbarkeit des Siedlungskörpers sowie dessen Abkühlungswirkung sollen in möglichst hohem Maße gesichert bleiben. Die klimatischen Funktionen der identifizierten Strömungsleitbahnen sind zur Sicherung der Belüftung talnaher Siedlungslagen nicht gravierend zu schwächen. Mit diesen Zielvorstellungen soll den Forderungen des BauGB und des BNatSchG Rechnung getragen werden. Zudem soll mit den Auflagen ein Gegensteuern bzgl. der zu erwartenden Zunahmehäufigkeit von Hitzetagen (Stichwort: „Globaler Klimawandel“) ermöglicht werden. Es ist des Weiteren zu beachten, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden mit dem Beschluss Nr. 0069 des Ausschusses für Umwelt, Energie und Sauberkeit vom 24.04.2012 zum Thema „Klimaschutz in der Bauleitplanung“ festgelegt hat, dass die klimaökologischen Belange über das bisherige Maß hinaus darzustellen sind und insbesondere die Möglichkeiten zur klimatologischen Folgeabschätzung genutzt werden.

Zur qualitativen und quantitativen Bewertung der derzeitigen klimaökologischen Situation sowie zur Abschätzung des Einflusses der vorgesehenen Bebauung auf das örtliche klimatische Wirkungsgefüge sind auf Grundlage ortsspezifischer mobiler Messungen (Lufttemperaturfeld, Strömungsgeschehen und vorhandener Klimadaten (TARAXACUM 1993/1995, Univ. Kassel 2005, Stadt Wiesbaden 2012) sowie mit Hilfe meso- und mikroskaliger Modellstudien die klimaökologische Positiv- und Negativeffekte zu bilanzieren. Über die Formulierung von Planungshinweisen sind klimatische Gunstfaktoren zu sichern bzw. zu entwickeln.

Für die Klimauntersuchung sowie für die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse in planungsbezogene Bewertungen und Empfehlungen sind demnach folgende Schwerpunkte zu setzen:

- Vertiefende Analyse und Bewertung der ortsspezifischen klimaökologischen Funktionsabläufe unter besonderer Berücksichtigung des Strömungsgeschehens mit Hilfe mobiler Strömungs- und Lufttemperaturmessungen sowie mesoskaliger Kaltluftströmungssimulationen.
- Qualitative Bestimmung und Diskussion der klimaökologischen Wechselwirkungen zwischen Freiflächen und Bebauung sowie der zu erwartenden klimatischen Veränderungen im Planungsgebiet und in dessen Umfeld mit Hilfe von mikroskaliger Modellrechnungen (Belüftung, thermische Umgebungsbedingungen).
- Darstellung von Optimierungsmöglichkeiten zur Sicherung bzw. Entwicklung möglichst günstiger strömungsdynamischer und thermischer Umgebungsbedingungen (Baudichte, Ausgestaltung von Freiflächen und Belüftungsachsen, Gebäudestellungen, Gebäudehöhen, grünordnerische Maßnahmen etc.).

Die mobilen Messungen (Messkampagnen in windschwachen Strahlungsnächten) sind in der wärmeren Jahreszeit (Sommer/Herbst) durchzuführen, um die bioklimatische Entlastungswirkung der Vegetationsflächen herausarbeiten zu können.

Auf Grundlage der Klimastudie werden für die einzelnen Planungsteilbereiche bauliche und grünordnerische Optimierungsmöglichkeiten (Gebäudestellungen, Gebäudehöhen, Freiraumstruktur etc.) aufgezeigt, um klimaökologische Negativeffekte weitgehend zu minimieren. Abweichungen von den klimaökologischen Zielvorstellungen (Leitbild) werden diskutiert und bewertet.

3.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Bei den geplanten Ergänzungsbebauungen ist darauf zu achten, dass es nicht zur Ausbildung großflächiger Luftstagnationsbereichen kommt. Die Tendenz zu sommerlichen Wärmestaus würde ansteigen. Aussagen hierzu sind erst nach Durchführung von Modellrechnungen möglich.

Als Ausgleichsmaßnahmen können eine veränderte Gebäudekubatur sowie grünordnerische Maßnahmen herangezogen werden. Diese sind ebenfalls erst nach der Analyse des lokalen Wind- und Temperaturfeldes zu benennen.

Zusätzlich versiegelte Flächen sollen durch die Bebauung von bereits bestehenden versiegelten Flächen verringert werden. Weitere versiegelte Flächen werden so angelegt, dass die Funktionseinschränkungen durch eine differenzierte Wahl des Ausbaus, so weit wie möglich, vermieden werden. Durch festzusetzende Ausbaustandards, z. B. Dachbegrünung, offenporige oder begrünt hergestellte Stellflächen sollen die zu erwartenden Eingriffe möglichst vor Ort ausgeglichen werden. Zusätzliche Niederschlagsmengen werden nicht über den Kanal abgeführt, sondern müssen vor Ort versickert/verdunstet/genutzt werden.

Der Grünflächenanteil soll erhalten bleiben. Wo dies nicht möglich ist, sollen die vorhandenen Grünstrukturen weiter gestärkt und ökologisch aufgewertet werden.

Entfallene Bäume und Gehölzstrukturen sollen, wenn möglich, im Quartier ersetzt werden.

3.3 Verkehr

3.3.1 Entwicklung Verkehr

Die Anforderungen an Mobilität haben sich seit der Ursprungsplanung des Schelmengrabens maßgeblich verändert. War das planerische Mobilitätsleitbild der 1960er und 1970er Jahre geprägt vom Privat-PKW so wird heute – 40 Jahre später – deutlich, dass dieser private motorisierte Individualverkehr sowohl funktionale als auch ökologische Grenzen urbaner Leistungsfähigkeit erreicht hat.

Insbesondere Städte mit einer schwierigen Topografie, wie Wiesbaden, können hier nur bedingt schnelle und kostengünstige Alternativen im ÖPNV schaffen. Somit müssen die Schwerpunkte der Rahmenplanung Schelmengraben in einer deutlichen Aufwertung des Busangebotes sowie der Schaffung moderner emissionsarmer Alternativen zum privaten PKW liegen. Genau diese Alternativen erfahren eine zunehmende Akzeptanz und sind in Verbindung mit Smartphones eine niedrighschwellige und kostengünstige Sharing-Alternative zum eigenen PKW.

Für die verkehrliche Entwicklung des Schelmengrabens sollen drei wesentliche Bestandsfaktoren des Schelmengrabens genutzt werden:

- Die bestehende Bündelung von Stellplätzen in Quartiersparkhäusern, die auch heute wieder integraler Bestandteil moderner autoarmer Quartiersplanungen sind.
- Das vorhandene Nutzerverhalten, das eine geringe Führerschein- und PKW-Quote pro Wohneinheit aufweist und bereits eine vergleichsweise hohe PKW-unabhängige Quartiersmobilität dokumentiert.
- Die Neuplanungen und damit Neuorganisation von innergebielichen Erschließungen und Implementierung alternativer Mobilitätsangebote.

Daraus ergeben sich die nachfolgenden Handlungsebenen, die in der räumlichen Planung sowie einer ergänzenden Organisationsstruktur zur Förderung einer vom Privat-PKW unabhängigen und emissionsarmen Mobilität ermöglicht:

1. Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch eine Erhöhung der Taktfrequenz, einer Überprüfung der Haltepunkte und ggf. Aufwertung zu intermodalen Mobilitätsstationen im Quartier.
2. Optimierung des Stellplatzangebots durch Anpassung des Stellplatzbedarfs an den tatsächlichen und prognostizierten Bedarf, sowie einer einheitlichen Bewirtschaftung aller Stellplätze.
3. Integriertes Mobilitätsmanagement mit E-Car und E-Bike-Sharing Angeboten, sowie als Informations-, Buchungs-, und Serviceangebot zur Steigerung der Binnen- und Nahmobilität, Vor-Ort und als digitale Lösung (Quartiersapp).

Die Maßnahmen dieser Handlungsebenen sollen in der Rahmenplanung die bestehende vergleichsweise geringe PKW-Orientierung der Bewohner planerisch binden (durch eine geringere Stellplatzquote/WE), und gleichzeitig zusätzliche Mobilitätsangebote wie einen verbesserten ÖPNV und den E-Carpool, Bike-Sharing, Lastenräder, durch ein aktives Mobilitätsmarketing stärken, um auch den Interessenten für die Neubebauung interessante Alternativen zum eigenen PKW anzubieten.

3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Verbesserung des ÖPNV soll in Form von Takt- und Haltepunkterhöhungen für die bestehenden Buslinien erfolgen, u. a. durch eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich des vorhandenen Nahversorgers. Insbesondere die Tagesrand- und Wochenendzeiten sollen hinsichtlich der Rentabilität und Nutzungsdichte in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsmarketing des Mobilitätsmanagements, zusätzliche Angebote erproben.

Ziel ist es, eine attraktive Abbildung der Alltagsverkehre, wie Berufs- und Bildungspendler, auch durch eine Aufwertung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Haltepunkte zu erreichen.

3.3.3 Radverkehr

Die fehlende Radverkehrstauglichkeit der zentralen Achse Hans-Böckler-Straße soll hergestellt werden. Dazu soll die Ausweisung von Tempo 30 angestrebt oder die Straße mit einfachen Mitteln umgestaltet und mit Radfahrstreifen oder Radwegen ausgestattet werden.

3.3.4 Private Stellplätze und öffentliche Parkplätze

Die vorhandenen öffentlichen und privaten Stellplätze inklusive der Quartiersparkhäuser sollen als Gesamtstellplatzangebot neu bewertet und optimiert werden, um eine Verbesserung des Wohnangebots und Wohnumfelds zu erreichen.

In den zu erstellenden Bebauungsplänen sollen die Voraussetzungen zur Festlegung für folgende Stellplatznachweise begründet werden:

- Bestandswohnungen 0,6 pro WE
- Neubau-Förderwohnungen 0,5 pro WE
- Neubauwohnungen 0,7 pro WE

Nach dem geführten verkehrstechnischen Entbehrlichkeitsnachweis können vorhandene, nicht genutzte Stellplätze im öffentlichen Raum im Rahmen einer straßenrechtlichen Entziehung entwidmet werden.

3.3.5 Mobilitätsmanagement

Zur Verbesserung des Gesamtmobilitätsangebots soll ein Mobilitätsmanagement, das ergänzende Mobilitätsangebote entwickelt und betreut, eingerichtet werden. Die Schaffung einer Mobilitätsstation und eines Car-Sharing-Pools sowie ein E-Bike-Verleih zur Stärkung der Binnenmobilität im Quartier sind Bestandteile des Mobilitätskonzepts.

Die Bausteine für das Stellplatz- und Mobilitätsmanagement sind:

- Entwicklung einer bewirtschafteten zentralen Mobilitätsstation als intermodalen Haltepunkt (an einem zu definierenden frequenten Bushaltepunkt)
- Aufbau eines niedrighwelligen Mieter-E-Carpools u. a. in den Liegenschaften
- Aufbau eines Lasten- und E-Bike-Angebots an den Haltepunkten der Nahversorgung und der Mobilitätsstation
- Installation und Betreuung eines Mobilitätsmarketings durch ein lokales Beratungsangebot im Quartier und einer 24/7-Erreichbarkeit im Web (Quartiersapp.de)

Koordination und Projektsteuerung für

- ÖPNV-Optimierung
- Entwidmung von öffentlichen Stellplätzen für den Stellplatznachweis
- Evaluierung des Stellplatzbedarfs
- Einbindung der Akteure des Programms Soziale Stadt Plus
- Einbindung des Projekts Mobilitätsmanagement Schelmengraben in öffentliche Forschungs- und / oder Förderprojekte z. B. „Wohnen leitet Mobilität“ des VCD.

3.4 Technische und soziale Infrastruktur

3.4.1 Technische Erschließung

Die Kapazitätsbetrachtungen für die zukünftige Ver- und Entsorgung wird von Ver- bzw. Entsorgungsbetrieben erbracht. Das Gebiet ist hinsichtlich der Versorgung mit Strom und Wasser grundsätzlich erschlossen, es bedarf der weiteren Prüfung, ob die vorliegenden Dimensionierungen der Infrastrukturen ausreichen. Insbesondere aufgrund der geplanten Elektromobilität im Gebiet müssen entsprechende erhöhte Kapazitäten geschaffen werden oder bereit gestellt.

Ein Gasnetz ist nicht vorhanden, das Heizwerk für das vorhandene Fernwärmenetz ist nicht ausgelastet, ein Ausbau ist möglich. Hinsichtlich der Schmutz- und Regenwasserentsorgung ist das Gebiet erschlossen, die Bilanz der abzuleitenden Niederschlagsmengen darf sich durch die Neuplanung nicht verschlechtern. Höhere anzunehmende Regenspenden sowie höherer Versiegelungsgrad sind Begrünungs- und Rückhaltemaßnahmen (Dachbegrünungen, Mulden, Rigolen, Rückhalteräume, etc.) gegenüberzustellen.

3.4.2 Regenerative Energien und Energieeffizienz

Alle Gebäude werden entsprechend der hohen Anforderungen der ENEV 2014 mit Anforderungsniveau ab 1.1.2016 realisiert. Darüber hinaus eignen sich die Dachflächen aufgrund ihrer Ausrichtung und Höhe in besonderer Weise zur Aufstellung von energieerzeugenden Anlagen. Darüber hinaus bieten alle Gebäude die Voraussetzungen für den Einsatz eines nachhaltigen Energiekonzepts.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit die Gebäude an das bestehende Heizwerk im Schelmengraben anzuschließen, um bestehende Infrastrukturen effizienter ausnutzen zu können und Ressourcen zu schonen. Sollte dies aus verschiedenen Gründen nicht möglich sein, ist der Bau von kleinen Blockheizkraftwerken sowie Pellets-Zentralen im Gebiet möglich, die eine größere Anzahl von Haushalten versorgen könnten.

3.4.3 Soziale Infrastruktur

Bereits das Konzept von Ernst May sah eine Versorgung der Anwohner des Schelmengrabens mit Waren vor. So wurde im Zentrum der Siedlung ein Nahversorgungszentrum gebaut, das auch als Nukleus der Siedlungsentwicklung dienen sollte. Dieser zentrale Versorgungsschwerpunkt soll auch künftig für die Anwohner zur Verfügung stehen und nach Möglichkeiten in seiner Funktion gestärkt werden.

Neben dem Bedarf von Einkaufsmöglichkeiten, benötigt eine Siedlung wie der Schelmengraben auch soziale Einrichtungen wie Kindertagesstätten und Schulen. Eine bauliche Ergänzung wie im Rahmenplan vorgesehen zieht einen zusätzlichen Bedarf an sozialer Infrastruktur nach sich. Der Bedarf wurde durch die Fachämter ermittelt und kommt zu folgendem Ergebnis.

3.4.3.1 Kindertagesstätten und Schulbedarf

Kindertagesstätten

Nach einer Überprüfung der durchschnittlichen Bevölkerung in Neubaugebieten hat das Amt für Soziale Arbeit folgende Bedarfsanhaltswerte für den Infrastrukturbedarf im Bereich der Kindertagesbetreuung (Kinder bis zum Schuleintritt) ermittelt: Es wird dabei mit einer Kinderzahl von 1,0 Kindern pro Wohneinheit, abzüglich der geplanten altengerechten Wohnungen, ausgegangen.

Ausgehend von einer Beispielrechnung mit ca. 800 zusätzlichen Wohneinheiten, davon ca. 50 altengerechte Wohnungen, ergeben sich folgende Kinderzahlen:

- Kinder (unter 15-Jährige) insgesamt: ca. 750
- Kinder je Jahrgang: Ca. 50

Daraus ergibt sich folgender Bedarf an Tagesbetreuungsplätzen in Kindertagesstätten:

Krippenbereich (0- unter 3-Jährige): Ca. 50 Kinder* 3 Jahrgänge * 48 % = 72 Plätze

Elementarbereich (3 Jährige bis zum Schuleintritt): Ca. 50 Kinder* 2,9 Jahrgänge * 90 % = 130 Plätze

Im Rahmenplan werden somit rechnerisch 7 zusätzliche Krippengruppen je 10 Kinder und 6,5 zusätzliche Elementargruppen je 20 Kinder benötigt. Es sollten somit zwei Kindertagesstätten mit jeweils 6 bzw. 7 Gruppen vorgesehen werden. Hierfür sind zwei Grundstücke mit jeweils mindestens 2.200 qm erforderlich. Bei einer abweichenden Anzahl an Wohneinheiten ist der Bedarf nach tatsächlicher bzw. realer Erfordernis zu überprüfen.

Infrastrukturbedarf für die offene Kinder- und Jugendarbeit

Die durch die Ergänzungsbebauungen hinzukommenden ca. 350 – 400 Kinder und Jugendlichen im Alter von 11 bis 17 Jahren können grundsätzlich die bereits existierenden Räumlichkeiten und Angebote der offenen Jugendarbeit im Stadtteilzentrum Schelmengraben nutzen. Aufgrund der insgesamt großen Zahl (rund 850-900) von Kindern und Jugendlichen dieser Altersgruppe und deren Vielfalt, wäre es sinnvoll einen weiteren Jugendraum an einem anderen Standort in der Siedlung einzurichten.

Grundschule

Die Grundschule Schelmengraben ist die einzige Grundschule im Planungsgebiet. Sie ist eine 4-zügige Grundschule, mit Eingangsstufe, die pro Jahrgang maximal 100 Kinder beschulen kann. Die Kapazitäten der Grundschule Schelmengraben werden auf Basis der bereits im Schulbezirk lebenden Kinder spätestens im Jahre 2020 erschöpft sein. Eine Erweiterung der Grundschule an

dem bisherigen Standort ist wegen der Ausnutzung des Grundstücks und aus pädagogischen Gründen nicht möglich.

Bei den bis zu 1.000 Wohneinheiten ist mit 1 Kind je Wohneinheit in der Altersgruppe von 0 bis 15 Jahren auszugehen, d. h. pro Jahrgang ist mit ca. 67 Kindern zu rechnen. Auf Grund der angedachten Siedlungsform kann sogar mit einem höheren Wert pro Jahrgang gerechnet werden. Der vom Hessischen Kultusministerium vorgegebene Klassenteiler liegt bei 25, d. h. es ist eine neue 3-zügige Grundschule erforderlich. Das Grundstück für eine solche Grundschule inkl. der erforderlichen Turnhalle sollte eine Größe von mindestens 6.000 m² haben. Ein passendes Grundstück wird im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne gesucht.

Lern- und Bildungsorte

Aufgrund der sozialen Bedarfslage des Stadtteils und der geplanten Ergänzungsbauten ergibt sich nicht nur ein quantitativer Ausbaubedarf der sozialen Infrastruktur. Die hohe soziale Bedarfslage der Siedlung verweist auf besondere Herausforderungen, die in der Bildungslandschaft des Stadtteils bearbeitet werden müssen. Insbesondere die hohe Zahl der von Armut, Deprivation und fehlenden Deutschkenntnissen betroffenen Kindern und Jugendlichen, aber auch die relativ geringen Wohnflächen der Familien verweisen auf besondere Förderbedarfe: Gute Ganztagsbildung in den Kindertagesstätten und in der Grundschule, Lese- und Sprachförderung, Elternbildung und Schulsozialarbeit erfordern in der Umsetzung zusätzliche Raumbedarfe in den Lern- und Bildungsorten. Für die Leseförderung und als Generationen übergreifenden Bildungsort bietet sich an eine Stadtteilbibliothek/Stadtteilmedienzentrum einzuplanen. Die notwendigen Konzepte sollten ressortübergreifend durch die Fachverwaltung und weitere Beteiligte auch aus der Zivilgesellschaft entwickelt werden.

3.4.3.2 Seniorengerechtes Wohnen

Dem demografischen Wandel folgend wird es im Schelmengraben auch Wohnungen für Senioren geben. Zu diesem Zweck sind in jedem Mehrfamilienhaus oder in mehreren Gebäuden zusammengefasst Wohnungen vorgesehen, die barrierefrei ausgestattet sein sollen. Des Weiteren soll die bestehende Altenwohnanlage ertüchtigt und ergänzt werden. Diese ist derzeit noch nicht vollumfänglich barrierefrei ausgebaut.

Hierdurch ergibt sich ein Bedarf an wohnungsnahen Räumlichkeiten für Beratungs- und Freizeitangebote sowie für einen Mittagstisch für alte Menschen. Je nach Anzahl und Verortung der Wohnungen für alte Menschen müssen bedarfsgerechte zusätzliche Räume geschaffen und/oder bestehende Räumlichkeiten verlagert oder vergrößert werden.

3.4.3.3 Spielplätze

Die Spielplätze im Quartier waren durchweg in die Jahre gekommen und zeigten nur geringe Spielwerte. Seit 2015 werden die vorhandenen Spielplätze nach und nach erneuert. Die Standortwahl folgt dem Freiflächenkonzept. Zu unterscheiden sind dabei die wohnungsnahen Spielplätze und die überörtlichen Spiel- und Naherholungsmöglichkeiten im Schelmengraben. So wurde im Jahr 2015/16 eine große Spielanlage im Innenhof Karl-Marx-Straße revitalisiert. Noch in diesem Jahr wird mit den Arbeiten im Familieninnenhof in der August-Bebel-Straße begonnen.

Alle Maßnahmen werden begleitet von einer umfangreichen Beteiligung der Kinder und Jugendlichen im Stadtteil.

3.5 Geförderter Wohnungsbau

Für die Realisierung der Ergänzungsbebauung sollen öffentliche Fördermittel des Kommunalen Investitionsprogramms (KIP) und des Landesprogramms Soziale Wohnraumförderung in Anspruch genommen werden. Die erforderlichen kommunalen Fördermittel werden bei den Haushaltsplanungen berücksichtigt.

Die Wohnungsneubauten sollen grundsätzlich entsprechend den Förderrichtlinien des KIP und des Landesprogramms Soziale Wohnraumförderung mit einem mittelbaren Belegungsrecht an Bestandswohnungen in folgenden Anteilen errichtet werden:

- 20 % Kommunales Investitionsprogramm, Programmteil Wohnen, mit Belegungen analog Soziale Wohnraumförderung: Neubau von Mietwohnungen
- 20 % Kommunales Investitionsprogramm, Programmteil Wohnen, mit Belegungen analog Soziale Wohnraumförderung: Mietwohnungsbau für mittlere Einkommen
- 60 % Soziale Wohnraumförderung: Neubau von Mietwohnungen mit einer mittelbaren Belegung

3.6. Rahmenplan „Wiesbaden Schelmengraben“ (Plan)

