

Rahmenplanung Hochschule RheinMain
Standort Kurt-Schumacher-Ring
Landeshauptstadt Wiesbaden

Erläuterungsbericht
als Grundlage des anstehenden Bauleitplanungsverfahrens

Januar 2019

Impressum

Erläuterungsbericht Rahmenplanung Hochschule RheinMain
Standort Kurt-Schumacher-Ring, Landeshauptstadt Wiesbaden
als Grundlage des anstehenden Bauleitplanungsverfahrens

erstellt durch

a:dk architekten datz kullmann
Schillerplatz 16
55116 Mainz

im Auftrag von

Hochschule RheinMain
Bau- und Gebäudemanagement
Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden



Inhalt

Anlass und Ziel	4
Geschichte und Hintergrund.....	4
Rahmenplanung 2018	5
Umgriff	9
Bebauungskonzept.....	9
Baustruktur	10
Schwarzplan	10
Gebäudetypologien	10
Nutzungskonzept.....	10
Maß der baulichen Nutzung	10
Erschließung.....	10
Mobilität und Verkehr.....	13
Freiraum- und Grünkonzept	15
Klimaökologie	16
Lärm	16
Abstimmungen mit den städtischen Fachbehörden	17

Anlass und Ziel

Die Hochschule Rhein-Main plant in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Hessisches Ministerium der Finanzen Ministerium für Wissenschaft und Kunst sowie dem Hessisches Ministerium der Finanzen einen Rahmen für die künftige bauliche Entwicklung am Standort Kurt-Schumacher-Ring in Wiesbaden. Dieser Rahmenplan soll sowohl bevorstehende Baumaßnahmen als auch mittel- bis langfristige Maßnahmen in ein Gesamtkonzept integrieren. Für die Finanzierung der nächsten Entwicklungsschritte sollen durch Mittel aus dem Investitionsprogramm HEUREKA in Anspruch genommen werden. Nachdem bereits in der Vergangenheit Entwicklungsmöglichkeiten auf der Fläche der heutigen Kleingartenanlage und auf der Nordseite der Klarenthaler Straße geprüft wurden, konzentriert sich die Planung nun auf das heutige »Kerngebiet« der Hochschule zwischen Klarenthaler Straße, Kurt-Schumacher-Ring, Hollerbornstraße und dem Schwimmbadgelände. In die langfristige Betrachtung mit wurden zusätzlich das Schulgrundstück an der Hollerbornstraße sowie als Option das Gelände der Feuerwehr Wiesbaden aufgenommen.

Geschichte und Hintergrund

Geschichte und Entwicklung der Hochschule RheinMain

Die Hochschule RheinMain (damals: Fachhochschule Wiesbaden) entstand 1971 aus den früheren Ingenieurschulen in Geisenheim, Idstein und Rüsselsheim sowie der ehemaligen Werkkunstschule in Wiesbaden; hinzu kamen ein Fachbereich Wirtschaft und (1974) ein Fachbereich Sozialwesen. Heute umfasst die Hochschule RheinMain neben dem Campus am Kurt-Schumacher-Ring weitere Standorte in Wiesbaden (Unter den Eichen, Bertramstraße, Rheinstraße) und in Rüsselsheim. Die bestehenden Hochschulgebäude am Standort Kurt-Schumacher-Ring wurden im wesentlichen in den späten 1970er und in den 1980er Jahren als 2 bis 4-geschossige Institutsbauten in zeittypischer Bauweise errichtet. Hinzu kommen Versuchshallen für die Fachbereiche Architektur und Bauwesen sowie Wasserbau. Für den ruhenden Verkehr wurde im nordwestlichen Bereich des Hochschulcampus ein zweigeschossiges Parkdeck errichtet. Dieses muss aufgrund seines bautechnischen Zustandes zeitnah rückgebaut werden. Die obere Ebene wurde aus Sicherheitsgründen bereits stillgelegt. Innerhalb der Rahmenplanung wurde die Planung für einen Ersatzneubau für das Parkdeck bereits entsprechend berücksichtigt.

Bestehender Bebauungsplan

Die bisherigen Baumaßnahmen der Hochschule wurden auf Basis des bislang bestandskräftigen Bebauungsplans »Hochschule in Wiesbaden« vom 20. Juli 1977 durchgeführt. Dieser beschränkt sich in seinen wesentlichen Festsetzungen auf eine umlaufende Baugrenze, unterschiedliche Nutzungsbereiche (Gemeinbedarf Fachhochschule, Sonderschule, Hauptfeuerwache mit Schutzbauanlage). Im Bereich Gemeinbedarf Fachhochschule wurden eine GRZ 0,35 sowie eine GFZ von 0,7 sowie maximale Höhen (10 m und 20 m) festgesetzt. Da die gegenwärtigen Vorgaben eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Standortes nicht ausreichend ermöglichen, wurde die vorliegende Rahmenplanung als Grundlage eines neuen Bebauungsplans initiiert.



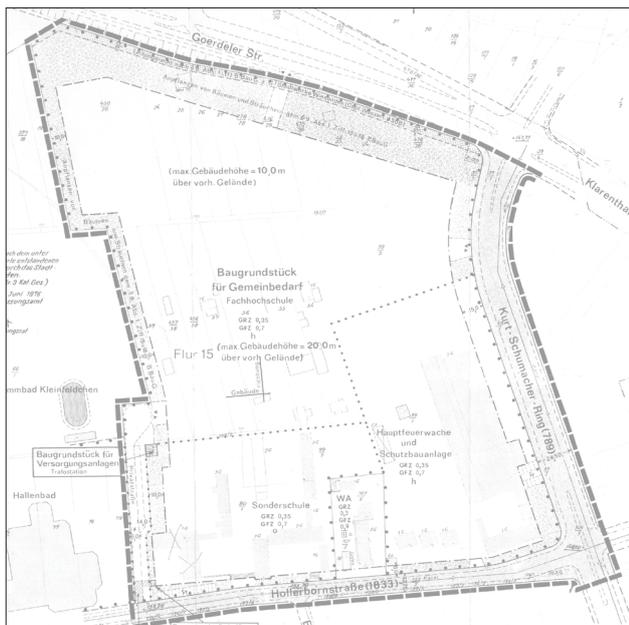
Rahmenplanung 2018

Rahmenplan-Prozess

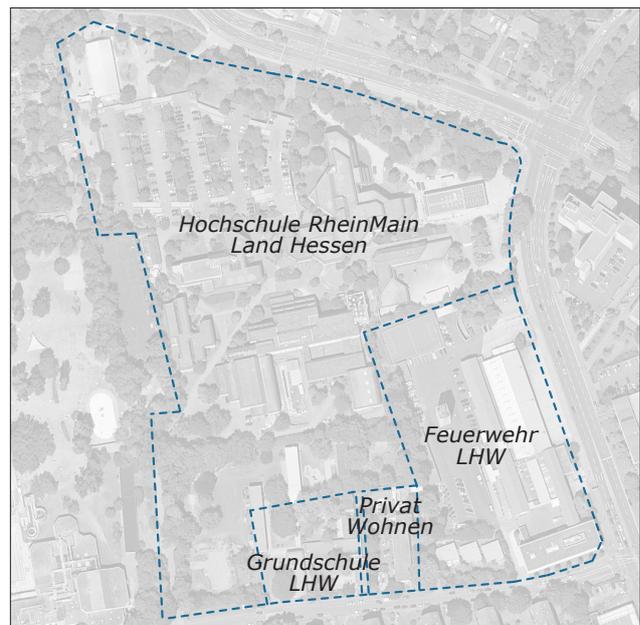
Die Rahmenplan-Prozess wurde in 6 Arbeitskreisen bearbeitet. Auf der Basis vorbereiteter Workshops im Jahr 2017 wurde im Jahr 2018 die Grundlagen der Rahmenplanung in einer dichten Kette von Zwischenterminen und Meilensteinterminen erarbeitet. Die Beteiligten und Themen der Arbeitskreise setzten sich wie folgt zusammen:

- Arbeitskreis AK1 Planungsrecht (genehmigungsrechtliche Belange)
Sachgebiet Bau HSRM / Amt 61, Stadt Wiesbaden / a:dk / Büro Kleinekort
- Arbeitskreis AK2 Städtebau (Städtebaulicher Entwurf)
Sachgebiet Bau HSRM / Büro Kleinekort / Büro Freiraum / a:dk
- Arbeitskreis AK3 Klimaökologie / Klimakonzept
Büro Ökoplane / Amt 36, Stadt Wiesbaden
- Arbeitskreis AK4 Landschaft und Ökologie
(Schutzgüter: Boden, Wasser, Natur und Landschaft, Artenschutz, Klimaschutz/
Erneuerbare Energien, Mensch/Schall, Mensch/Luftqualität, Klima)
Büro Freiraum, Wiesbaden / Büro Twelbeck, Mainz / Amt 36, Stadt Wiesbaden
- Arbeitskreis AK5 Verkehr und Mobilität (Mobilität, Erschließung, ruhender Verkehr,
Büro Stellwerk, Darmstadt / Amt 66, Stadt Wiesbaden
- Arbeitskreis AK6 Brandschutz
(Erreichbarkeit und Aufstellflächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr)
Büro HZ Brandschutz

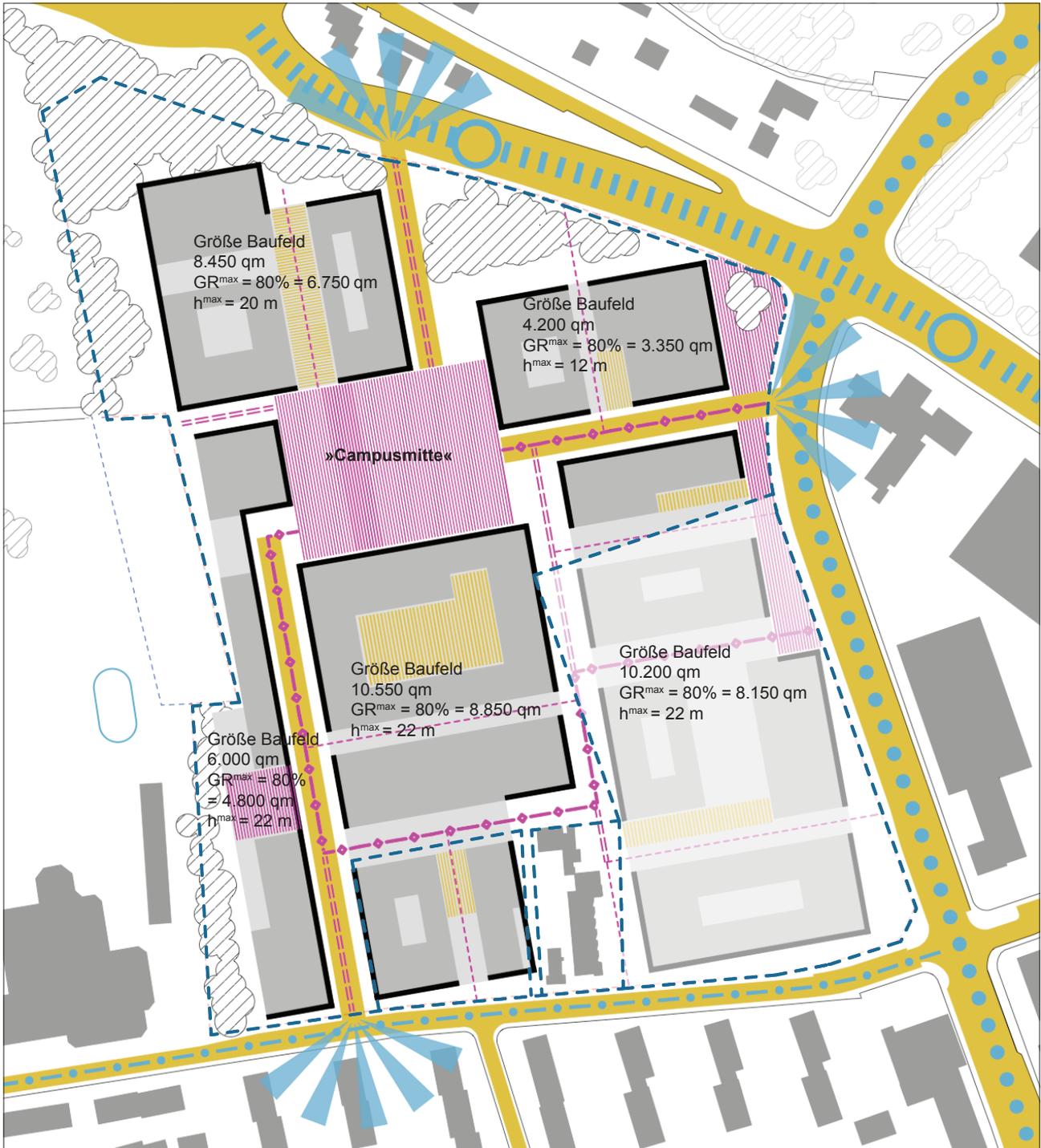
Die Steuerung, Organisation und Dokumentation des Prozesses erfolgt durch das Büro a:dk, Mainz.



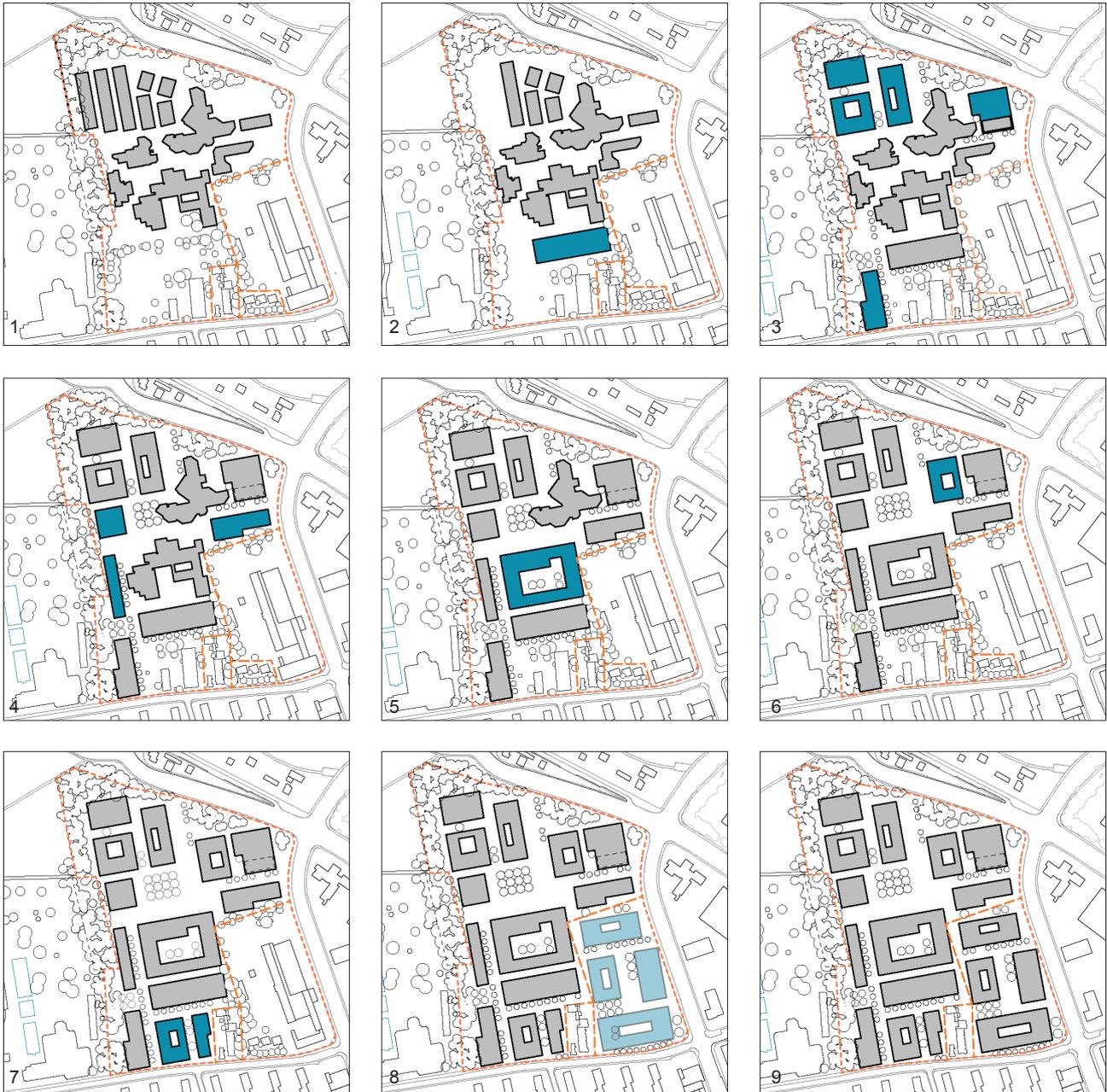
Bestandskräftiger Bebauungsplan 1:5000



Luftbild / Lageplan Bestand mit Grundstücksgrenzen 1:5000



Rahmenplan Stand Januar 2019 – Geplante Baufelder mit Maß der baulichen Nutzung 1:2500



Themenplan Phasierung o. M.

- 1 – Bestand
- 2 – Neubau Lehr- und Lernzentrum (LLZ)
- 3 – Neubauten auf eigenem Grundstück ohne Abriss Bestand
- 4 – Neubauten auf eigenem Grundstück / Abriss Hochschulbestandsgebäude
- 5 – Neubauten auf eigenem Grundstück / Abriss Hochschulbestandsgebäude
- 6 – Neubauten auf eigenem Grundstück / Abriss Hochschulbestandsgebäude
- 7 – Neubauten auf Schulgrundstück
- 8 – Option Neubauten auf Feuerwehrgrundstück
- 9 – vollständige Umsetzung



In dem Präsentationstermin am 14. September 2018 wurde ein Zwischenstand der Rahmenplanung vor einem breiten Plenum aus Politik und Verwaltung vorgestellt. Dazu gehörten neben hochrangigen Vertretern der städtischen Ämter und Dezernate auch Vertreter der beteiligten Ministerien HMWK und HMdF und des LBIH. Die in diesem Rahmen geäußerten Anregungen und Hinweise wurden durch den Arbeitskreis 2 aufgegriffen, integriert und zu dem hier vorliegenden Stand weiterentwickelt.

Umgriff

Der Umgriff der Rahmenplanung umfasst die gegenwärtigen Liegenschaften der Hochschule Rhein-Main im Bereich der Flur 15 am Kurt-Schumacher-Ring (ca. 65.000 qm) sowie zusätzlich das dortige Schulgrundstück (ca. 4.300 qm) und als Option den gegenwärtigen Standort der Hauptfeuerwache (ca. 20.000 qm). Insgesamt umfasst der Umgriff damit ca. 9 ha. Während Teile des Schulgrundstücks kurzfristig in das Eigentum und die Nutzung der Hochschule übergehen, müsste für die Liegenschaften der Feuerwehr eine mittel- bis langfristige Verfügbarkeit für Hochschulnutzungen noch geprüft werden. Voraussetzung wäre eine Verlagerung der Hauptfeuerwache an einen anderen Standort.

Bebauungskonzept

Wesentliches Ziel der Rahmenplanung ist es, zukunftsichere und flexible Vorgaben für die Hochschulentwicklung am Standort Kurt-Schumacher-Ring zu schaffen. Dies soll sowohl den Ausbau vorhandener Fachbereiche wie auch die Ansiedlung weiterer Hochschulbereiche und Nutzungen, darunter auch Studierendenwohnungen, ermöglichen. Zudem soll der Standort in seinen städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualitäten und in seiner Identität als Hochschulquartier gestärkt werden. Dazu gehört insbesondere eine verbesserte Orientierung, Anbindung und Ausrichtung der Hochschule zur Stadt sowie eine verbesserte Wahrnehmung im Stadtraum, eine klare innere Erschließung mit guter Orientierung und hohem Sicherheitsgefühl sowie bessere Angebote für Aufenthalt und Erholung, Treffen und Verweilen.

Grundkonzept

Das Bebauungskonzept greift die im Bebauungsplan von 1977 festgesetzte Gebäudeausrichtung auf und gliedert die Flächen im Umgriff des Rahmenplans in klare, orthogonale Baufelder. Zu den nicht-orthogonalen umgebenden Straßen und der Grundstücksgrenze zum Schwimmbad bzw. zu den Kleingärten entstehen Randzonen unterschiedlicher Tiefe. Zwischen den Baufeldern entstehen in der Regel 17,50 m breite Erschließungsbereiche. Im Zentrum des Campus soll ein großer, zusammenhängender Platz als »Campusmitte« freigestellt und mit hohen Freiraum- und Grünqualitäten werden.

Modularität

Die Baufelder werden so angelegt, dass sie modular und weitgehend voneinander unabhängig entwickelt werden können. Zudem wurde darauf geachtet, dass die Bestandsgebäude ebenfalls modular in die neuen Strukturen integriert oder auch sukzessive durch Neubauten ersetzt werden können. Ziel ist es, starke und identitätsstiftende Leitlinien und Vorgaben für den Campus zu formulieren, die zugleich eine hinreichend flexible und offene Entwicklung zulassen.

Baustruktur

Die Baufelder werden im sogenannten Strukturkonzept mit abstrakten Baustrukturen im Sinne eine Testplanung hinterlegt, die Aufschluss über mögliche Baumassenverteilungen, Dichten und Geschossigkeiten erlauben. Die genannten Kennwerte in Bezug auf Grundflächen und Höhen wurden anhand dieser Strukturen ermittelt bzw. überprüft.

Schwarzplan

Der Schwarzplan (siehe Abb. Seite 12) zeigt die städtebaulich/strukturelle Einbindung des Campus in das Umfeld Rheingauviertel / Hollerborn / Westend. Die Strukturen sind aufgrund ihrer klaren geometrischen Ordnung gut als Sonderelemente ablesbar, integrieren sich aber zugleich harmonisch in den städtebauliche Umfeld.

Gebäudetypologien

Für die Dimensionen der Baustrukturen wurden entsprechend zeitgemäßer Hochschultypologien gewählt. Dazu zählen Institutsgebäude mit Regeltiefen von ca. 15 m und einer Regelhöhe von 4 Geschossen bei angenommen 4 m Geschosshöhe. Hinzukommen im westlichen Bereich an der Grenze zum benachbarten Freibad Baukörper, die aufgrund der Baufeldtiefe und der (aufgrund der erforderlichen Abstandsflächen) möglichen Geschossigkeit eher für Versuchshallen oder Laboratorien geeignet sind.

Nutzungskonzept

Der Standort am Kurt-Schumacher-Ring wird ausschließlich für Hochschulnutzungen bzw. hochschulnahe Nutzungen entwickelt. Dazu gehören neben dem Lehr- und Lernzentrum (LLZ), für das gegenwärtig bereits ein Wettbewerbsverfahren läuft, weitere Instituts- und Verwaltungsgebäude, Hörsaalgebäude, Labore und Versuchshallen sowie ergänzende Nutzungen (z. B. Neubau Mensa, Studierendenwohnen). Langfristiges Ziel ist die Zusammenführung der Hochschulbereiche, die derzeit an anderen Standorten in Wiesbaden bzw. in Rüsselsheim untergebracht sind, an einem gemeinsamen Campus.

Maß der baulichen Nutzung /**Maximale überbaubare Grundflächen und maximale Bauhöhen pro Baufeld**

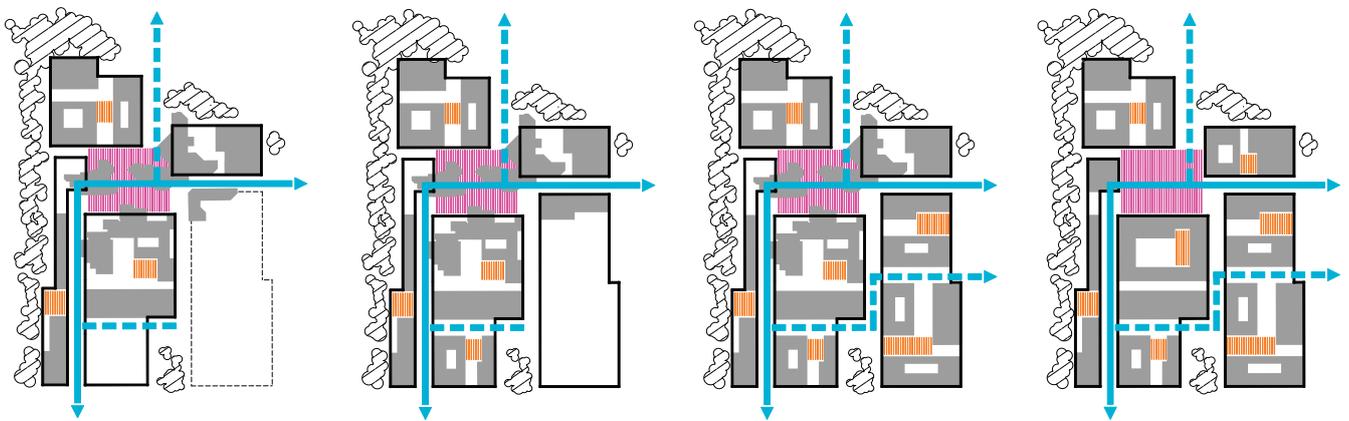
Das Maß der baulichen Nutzung wird – bezogen auf jedes Baufeld – durch die absolute Größe in Quadratmetern sowie durch die maximale Höhe der möglichen Gebäude über dem vorhandenem Gelände angegeben (siehe Abb. Seite 6). Die bauliche Dichte bezogen auf die Baufelder wird mit max. 0,8 festgelegt. Die Summe der überbauten Flächen (im Endausbau) bezogen auf das Gesamtgrundstück beträgt ca. 0,4.

Erschließung

Der Campus soll künftig von drei Zugangsbereichen aus erschlossen werden. Der nördliche Zugang erfolgt von der Klarenthaler Straße und den dortigen ÖPNV-Haltestellen (Buslinien, ggfs. City-Bahn). Durch den Rückbau des vorhandenen Parkdecks wird es möglich, diesen Zugang als attraktive Adresse zu gestalten. Von Osten her wird die bestehende Anbindung an den Kurt-Schumacher-Ring beibehalten und attraktiviert. Von Süden her wird der Campus-Zugang an der Hollerbornstraße ausgebaut und als Achse tief in den Campus hineingeführt. Alle drei Zugänge führen auf unterschiedlichen weiten, aber jeweils geradlinigen und direkten Wegen zum Campus-Platz im Zentrum des Hochschulstandortes.



Freiraumkonzept Stand Januar 2019 M 1:2500



2

Themenpläne

- 1 – Schwarzplan o. M.
- 2 – städtebauliches Leitbild o. M.



Mobilität und Verkehr

Mobilitätskonzept

Die Hochschule RheinMain hat 2017/18 ein Mobilitätskonzept erstellt mit dem Ziel, die Erreichbarkeit der Hochschulstandorte zu sichern, auf eine umfeld-, umwelt- und klimaverträglichere Mobilität hinzuwirken und die Attraktivität als Studien- und Arbeitsort zu stärken. Diese Ziele stehen im Einklang mit den übergeordneten verkehrsplanerischen Zielen der Landeshauptstadt Wiesbaden. Grundlage des Mobilitätskonzepts sind umfassende empirische Erhebungen der Mobilität von Beschäftigten und Studierenden. Das Mobilitätskonzept enthält ein umfangreiches Bündel von Maßnahmen aus den Bereichen Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Mobilitätsmanagement und wurde im Juli 2018 vom Senat der Hochschule zur Umsetzung verabschiedet. Aufbauend auf dem hochschulweiten Mobilitätskonzept wurde durch das Büro Stellwerk, Darmstadt, eine Abschätzung des Verkehrsaufkommens am Campus Kurt-Schumacher-Ring unter Berücksichtigung verschiedener Entwicklungsszenarien erarbeitet. Diese Abschätzung wurde im Rahmenplanprozess mit Amt 66, Abteilung Verkehrsplanung, abgestimmt. Methodik und vorläufige Ergebnisse werden als plausibel eingeschätzt. Die abschließende Betrachtung und Prüfung bleibt dem Bauleitplanverfahren vorbehalten.

ÖPNV

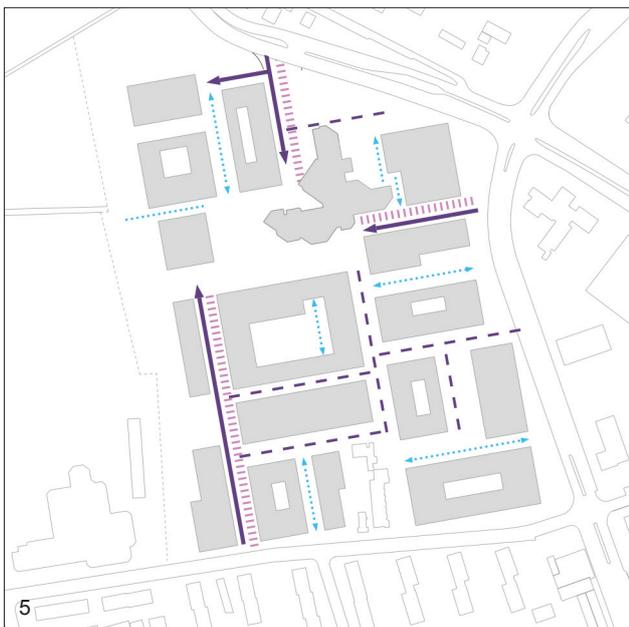
Das Mobilitätskonzept strebt an, die verkehrliche Erschließung und Erreichbarkeit der Hochschule im ÖPNV zu verbessern, um weitere Verkehre vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. In diesem Sinne wird der Zugang zur Hochschule von den ÖPNV-Haltestellen an der Klarenthaler Straße im Norden gestärkt und ausgebaut. Eine Realisierung der City-Bahn mit Haltestelle in diesem Bereich, die für die leistungsfähige Anbindung und attraktive Erreichbarkeit der Hochschule von größter Bedeutung wäre, wird durch die Hochschule RheinMain darüber hinaus mit Nachdruck angestrebt und unterstützt.

Fahrräder

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird der Hochschulstandort auch für Fahrräder weiter erschlossen und ausgebaut. An den Hauptzugängen von der Klarenthaler Straße, vom Kurt-Schumacher-Ring und von der Hollerbornstraße werden zeitgemäße, attraktive Abstellmöglichkeiten geschaffen. Weitere Fahrradabstellanlagen werden nahe zu Gebäudeeingängen angeordnet (Prinzip »dezentrale Zentralisierung«). Mindestens ein Zehntel der Fahrradabstellplätze soll in abschließbaren Räumen, ein weiteres Drittel witterungsgeschützt angeboten werden.

MIV

Zentrale Maßnahme des Mobilitätskonzepts ist die Bewirtschaftung des bislang ohne jegliche Beschränkung zugänglichen Parkraums. Hierfür wird im ersten Halbjahr 2019 ein differenziertes Bewirtschaftungskonzept entwickelt, das auch die Belange des Umfelds berücksichtigt. Die Bewirtschaftung ermöglicht kurz- bis mittelfristig eine Reduzierung der Stellplatznachfrage am Standort. Der Stellplatzbedarf für den Bestand und die nächsten Entwicklungsschritte der Hochschule können demnach in einer kompakten Hochgarage im nordwestlichen Bereich des Standortes nachgewiesen werden. Diese wird auf kurzem Wege von der Zufahrt an der Klarenthaler Straße erreicht und so platziert, dass sie städtebaulich / gestalterisch in den Hintergrund tritt. Der innere Bereich des Campus ist für



Themenpläne

- 3 – Baufelder M 1:5000
- 4 – Grünstrukturen M 1:5000
- 5 – Verkehr und Erschließung M 1:5000
- 6 – Ruhender Verkehr M 1:5000



den Individualverkehr nicht zugänglich, allenfalls für Zwecke der Anlieferung, Feuerwehr, Rettung oder für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderungen. Hierfür werden in untergeordnetem Umfang Behinderten- und Kurzzeitstellplätze in den Erschließungsräumen angeboten. Bei einer Weiterentwicklung der Hochschule auf den heutigen Flächen der Schule und der Feuerwehr würde voraussichtlich ein weiteres Garagenbauwerk im südlichen Bereich des Geländes erforderlich.

Mobilitätsmanagement

Die vorgenannten umfassenden Maßnahmen im Bereich des Verkehrsangebots werden flankiert durch Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, welche auf die Nachfrage Einfluss nehmen. Dazu zählen verkehrsvermeidende Maßnahmen wie Home Office und die Durchführung von Webkonferenzen, informatorische Maßnahmen wie individualisierte Mobilitätsinformationen für neue Beschäftigte und Studierende sowie organisatorische Maßnahmen wie die Förderung von Fahrgemeinschaften und die Etablierung eines Mobilitätsmanagements in der Hochschulverwaltung.

Freiraum- und Grünkonzept

Die Aussagen des Rahmenplans zum Freiraum- und Grünkonzept beziehen sich auf die äußeren Ränder des Hochschulquartiers und die Zugänge zum Quartier einerseits, sowie andererseits auf die Gestaltung der internen Erschließung und der sogenannten Campusmitte als zentralem Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Hochschule.

Im Westen und Norden des Quartiers werden die vorhandenen Baum- und Gehölzbestände soweit wie möglich erhalten und zudem ergänzt und gestärkt. Zugunsten einer besseren Zugänglichkeit und Wahrnehmbarkeit der Hochschule werden einige Baufelder relativ weit nach Norden gelegt, um dort von der Klarenthaler Straße aus sichtbare Gebäude platzieren zu können. Auch der nördliche Zugang zum Hochschulbereich, der insbesondere in Bezug auf den ÖPNV einen Hauptzugang darstellt, soll eher offen gehalten werden. Die geplante Hochgarage hingegen wird durch die vorhandenen Grünstrukturen sowie gezielte Ergänzungen eher »versteckt« und tritt in den Hintergrund. Die geplanten internen Erschließungsachsen werden von langen Baumreihen begleitet. Für besondere Bereiche wie kleinere Plätze und Höfe werden unterschiedliche charakteristische Baumarten vorgeschlagen. Für die Campusmitte ist ein liches Baumdach aus Spalierbäumen vorgesehen.

Baumstandorte

Der Baumbestand auf dem Grundstück der Hochschule wurde durch das Büro Freiraum, Rabsilber + Heckmann, Wiesbaden untersucht und dokumentiert. In der weiteren Planung werden möglichst viele der erhaltungswürdigen Bäume in die Planung integriert. Nach dem gegenwärtigen Stand der Rahmenplanung wären – bei Umsetzung aller Vorhaben innerhalb der Baufelder auf dem derzeitigen Hochschulgrundstück – ca. 150 bis 200 Bestandsbäume abgängig und müssten als Ausgleich neu gepflanzt werden. Zusätzlich sollen in Abstimmung mit dem Umweltamt hochwertige Frei- und Grünflächen als Kompensationspotenziale angelegt werden. Dadurch werden zugleich gebietsinterne Vernetzungspotenziale und die Vernetzung mit der Umgebung gestärkt. Der »grüne Rand« im Westen wird ebenfalls ergänzt und verstärkt. Die Sichtbarkeit der Hochschule wird durch gezielte Eingriffe in den Baumbestand im Norden verbessert.

Landschaftsökologie und Zoologie

Begleitend zur Entwicklung der Rahmenplanung wurden durch das Büro Twelbeck, Mainz, faunistische Untersuchungen durchgeführt. Untersuchte Artengruppen waren dabei Säugetiere, Vögel und sonstige geschützte Tierarten. Im Ergebnis wurden drei noch häufige Säugetierarten aufgefunden und 19 Vogelarten festgestellt. Im Ergebnis bedeutet dies im Untersuchungsgebiet eine geringe Artenvielfalt, kaum Nahrungshabitate und sehr wenige Fortpflanzungsstätten. Im Rahmen der landschaftsplanerischen Gestaltung wird darum ein Erhalt bzw. Ersatz und Ausbau von Gehölzstrukturen, die Anlage von artenreichen Blühstreifen sowie von Nisthilfen vorgeschlagen.

Klimaökologie

Aus städtebaulichen Gründen (Wahrnehmbarkeit der Hochschule aus der Umgebung, verbesserte Ausnutzung potentieller Bauflächen) rückt die Bebauung im Norden teilweise näher an die Klarenthaler Straße und das Wellritztal heran. Durch eine klimaökologische Modelluntersuchung des Büros Ökoplane, Mannheim, wurde (ausgehend von bis zu 20 m hohen Institutsgebäuden bzw. einem bis zu sechsgeschossigen Parkdecks im Norden des Quartiers) der Nachweis erbracht, dass die Durchströmbarkeit des Talbereichs als Kaltlufteinströmzone nur gering beeinträchtigt wird. Im Rahmen der weiteren planerischen Untersuchungen soll auch der Einfluss der weiteren geplanten Baufelder über den gesamten Standort untersucht werden.

Grundsätzlich sind klimaökologisch wirksame Maßnahmen wie u. a. ausreichend dimensionierte Gebäudeabstandsflächen (zur Vermeidung von Wärmestaus), eine minimierte Flächenversiegelung durch Erschließungswege / Parkierungsflächen und die Anlage von Dachbegrünungen als Ausgleich der angestrebten baulichen Verdichtung angedacht bzw. in der Rahmenplanung bereits berücksichtigt. Durch diese und weitere Maßnahmen wird den zunehmenden thermischen / bioklimatischen Belastungen im Wiesbadener Stadtgefüge als Folge des Klimawandels Rechnung getragen.

Lärm

In Bezug auf die Hochschulnutzungen ist weder von relevanten Lärmemissionen der Hochschule in Bezug auf das städtebauliche Umfeld auszugehen, noch von Immissionen aus dem Umfeld, welche die Hochschulnutzungen einschränken. Dies gilt nach derzeitigem Kenntnisstand auch für das Studierendenwohnen an der Hollerbornstraße.



Abstimmungen mit den städtischen Fachbehörden

Innerhalb des Rahmenplanungsprozesses wurde eine Vielzahl von städtischen Fachbehörden gehört und beteiligt. Dies sind insbesondere:

- *Stadtplanungsamt*
Herr Huber-Braun, Herr Rausch-Böhm, Herr Wagner-Gottwalles
- *Umweltamt*
Frau Gisi, Herr Probst, Herr Fuest, Herr Rabbe,
Frau Spieß, Frau Wellhausen, Frau Steinmetz, Frau Döll
- *Tiefbau- und Vermessungsamt, Abteilung Verkehrsplanung*
Herr Dr. Conrad

Dabei konnten grundsätzliche Aspekte der Planung abgestimmt werden. Dabei konnten grundsätzliche Aspekte der Planung abgestimmt werden. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Hochschule, insbesondere entlang der Klarenthaler Straße, sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die klimaökologischen Zielsetzungen noch im weiteren Bauleitplanverfahren zu überprüfen.

Wiesbaden, im Januar 2019

Planungsgrundlagen:

- *Freiraumplan, Büro Freiraum, Wiesbaden*
- *Mobilitätskonzept, Büro Stellwerk, Darmstadt*
- *Klimaökologische, Ökoplana, Mannheim*
- *Bestandsuntersuchungen Freiraum, Büro Freiraum, Wiesbaden*
- *Faunistische Untersuchung, Büro Twelbeck, Mainz*