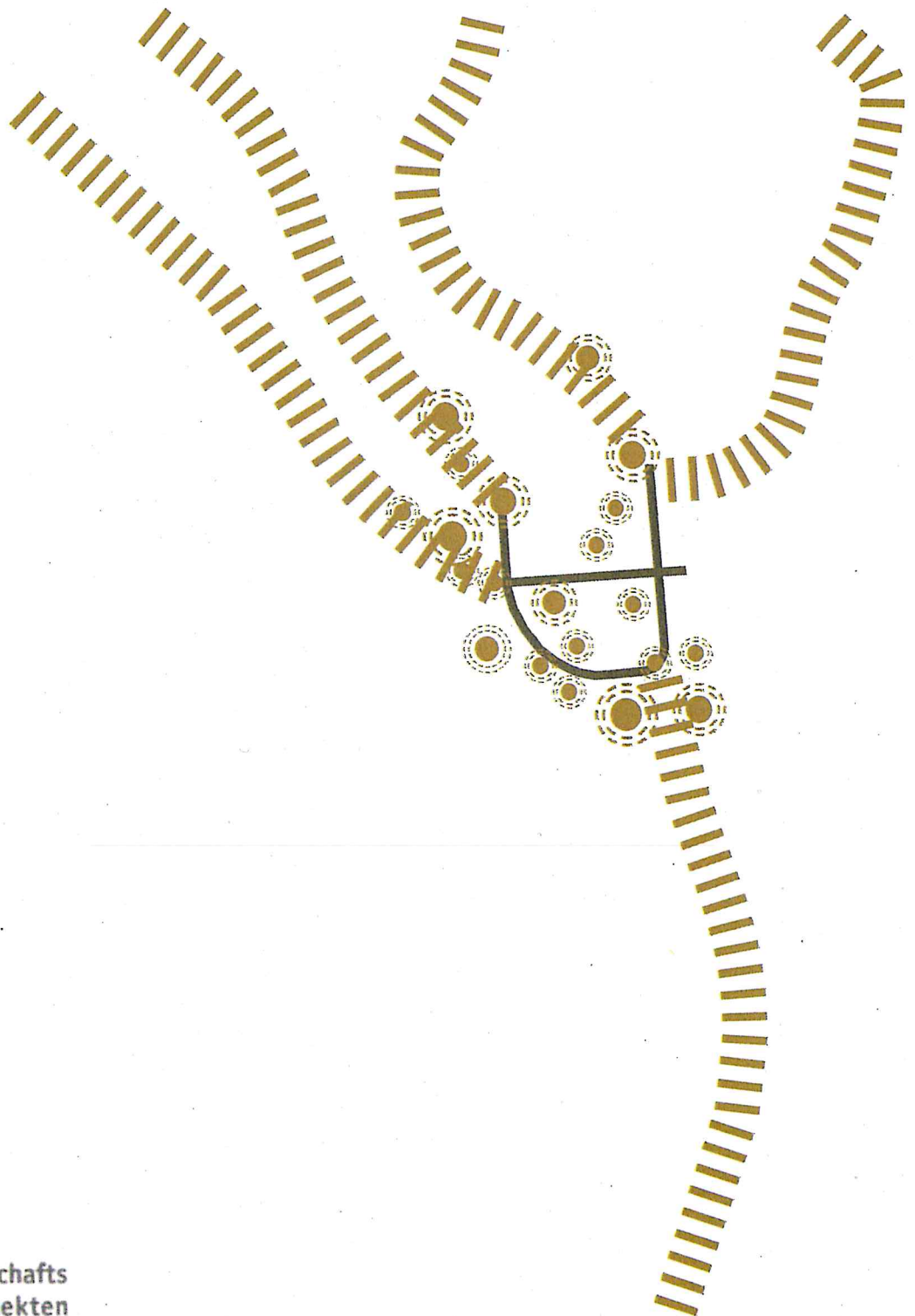


ISEK - ZUKUNFT STADTGRÜN WIESBADEN-INNENSTADT + SÜD

Analysen- Leitbilder - Maßnahmen



vorgelegt von:

Landeshauptstadt Wiesbaden

vertreten durch:

Olaf Rosenow
SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

Projektgruppe:

Christian Fuest, Iris Gisi, Hermann, Roling / Umweltamt
Barbara Kremer-Kohl, Britta Müller, Christoph Rosenkranz,
Eva Schneider / Stadtplanungsamt
Roland Beek, Markus Ehmler, Malte Loyal / Grünflächenamt
Dr. Uwe Conrad, Stephan Möller / Tiefbau- und Vermessungsamt

01/2019



bearbeitet durch:

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6, 10779 Berlin
www.bgmr.de
buero@bgmr.de

Dr. Carlo W. Becker
Lena Flamm

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenverständnis & Zusammenfassung	4
2	Analyse der Ausgangssituation und Potenziale auf der Ebene der Gesamtstadt	8
3	Untersuchung Fördergebiet	16
4	Stärken-Schwächen-Analyse	32
5	Abgrenzung Fördergebiet	34
6	Leitbilder, Ziele, Gestaltungsleitlinien	36
7	Zeitplanung und Finanzierung	44
8	Organisations- und Beteiligungsstruktur	46
	Quellen	50
	Anhang:	
	Einzelmaßnahmen	
	Workshop-Dokumentationen	

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit und intensive Mitwirkung aller Akteure!

1 AUFGABENVERSTÄNDNIS & ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Förderaufruf des Bund-Länderprogrammes „Zukunft Stadtgrün“ soll das Stadtgrün im Hinblick auf seine positiven Effekte für die Lebensqualität, Gesundheit, Erholung, Identität und Umweltgerechtigkeit verbessert werden. Neben diesen, für die Stadtbewohner*innen unmittelbar spürbaren Effekte, kann die Qualifizierung der sogenannten „grünen Infrastruktur“ auch strategische Ziele wie die Klimaanpassung, den Erhalt der biologischen Vielfalt, die soziale Integration, die Erhaltung der Lebensqualität trotz Innenverdichtung, die zivilgesellschaftliche Teilhabe und die Umweltbildung unterstützen.

Die Entwicklung und Optimierung des Stadtgrüns wird damit als Zukunftsthema zur Bewältigung zentraler gesellschaftlicher Herausforderungen in den Fokus gerückt.

Dies bedeutet eine neue Sichtweise, die durch das ISEK Stadtgrün gefördert werden soll - nämlich die Stadt und die Quartiersentwicklung vom Grün her zu denken. Damit greift das Programm den in Fachkreisen und Politik aktuell intensiv diskutierten Planungsansatz „Grüne Infrastruktur“ (GI) auf.

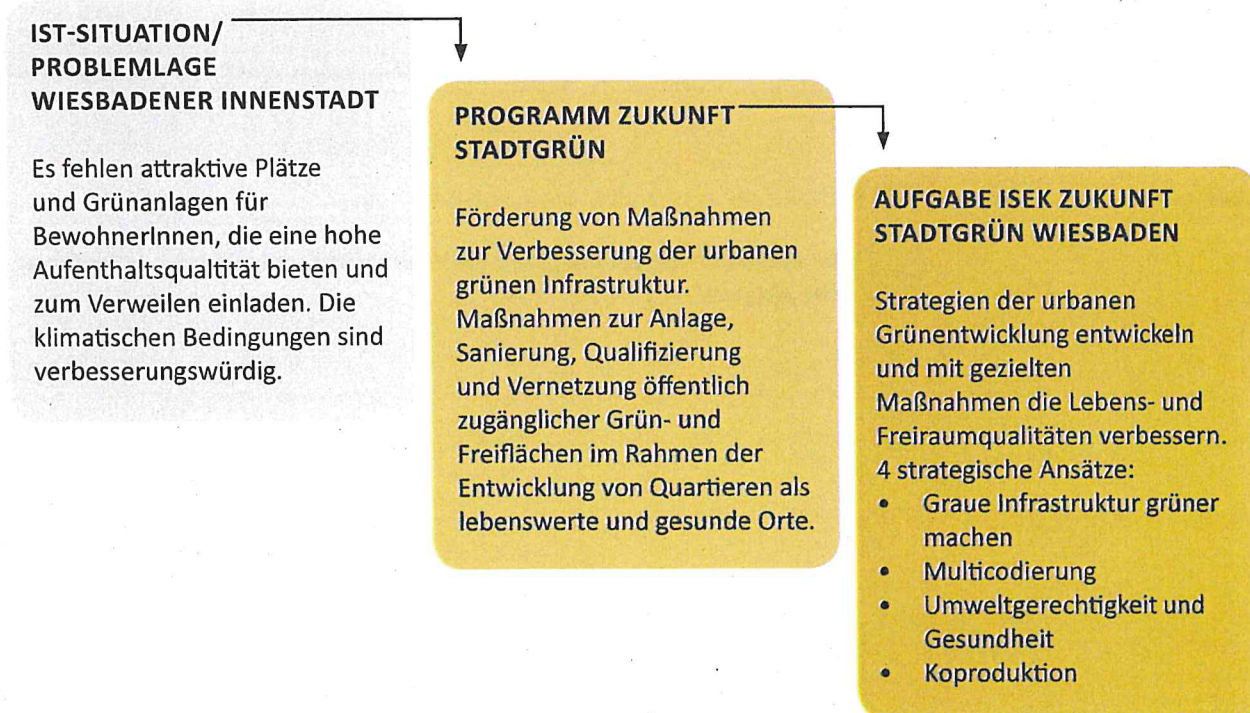
Diese neue Denkweise eröffnet neue Perspektiven und bietet die Chance, unter der Prämisse nachhaltiger und grüner Stadtquartiere ressortübergreifende Kooperationen der Fachdisziplinen anzustoßen. Dabei werden gemeinsam mit Grün-, Verkehrs-, Stadtplanungs- und Sozialakteuren integrative Lösungen entwickelt, die den gesamten Stadtraum über Zuständigkeitsgrenzen hinaus ganzheitlich betrachten.

Im dicht bebauten Gebiet der Wiesbadener Innenstadt sollten dabei verschiedene Strategien der urbanen Grünentwicklung zum Tragen kommen, um durch eine Vielfalt an Maßnahmen die Lebens- und Freiraumqualitäten zu verbessern.

Hierzu gehören folgende strategische Ansätze:

- Graue Infrastruktur grüner gestalten
- Multicodierung
- Umweltgerechtigkeit und Gesundheit
- Koproduktion der vielen Akteure

Ziel ist es, anhand dieser Ausrichtung das ISEK mit Partnern aus der Stadtverwaltung, der Politik und vor allem der Stadtgesellschaft umzusetzen. Gleichzeitig sollen Kooperationspartner*innen gewonnen werden, mit denen das Stadtgrün ‚im Huckepack‘ auf den Weg gebracht wird.



Entwickelt wurde das ISEK Zukunft Stadtgrün zusammen mit den Fachämtern der Stadt Wiesbaden und in zwei Workshops gemeinsam mit lokalen Akteur*innen und Träger*innen öffentlicher Belange justiert und geschärft.

Grüne Infrastruktur als Netzstruktur

Der Begriff der grünen Infrastruktur verdeutlicht, dass es sich auf inhaltlicher als auch auf räumlicher Ebene um ein vernetzendes zusammenhängendes System handelt, das als Ganzes gedacht werden muss. Dieser Ansatz wird mit dem vorliegenden Konzept zur Anwendung gebracht: Drei übergeordnete räumliche Leitbilder bauen auf dem bestehenden Stadtgrün und dessen ermittelten Potenzialen auf. Zusammen bilden sie ein robustes netzartiges Gerüst für die Entwicklung des Stadtgrüns.

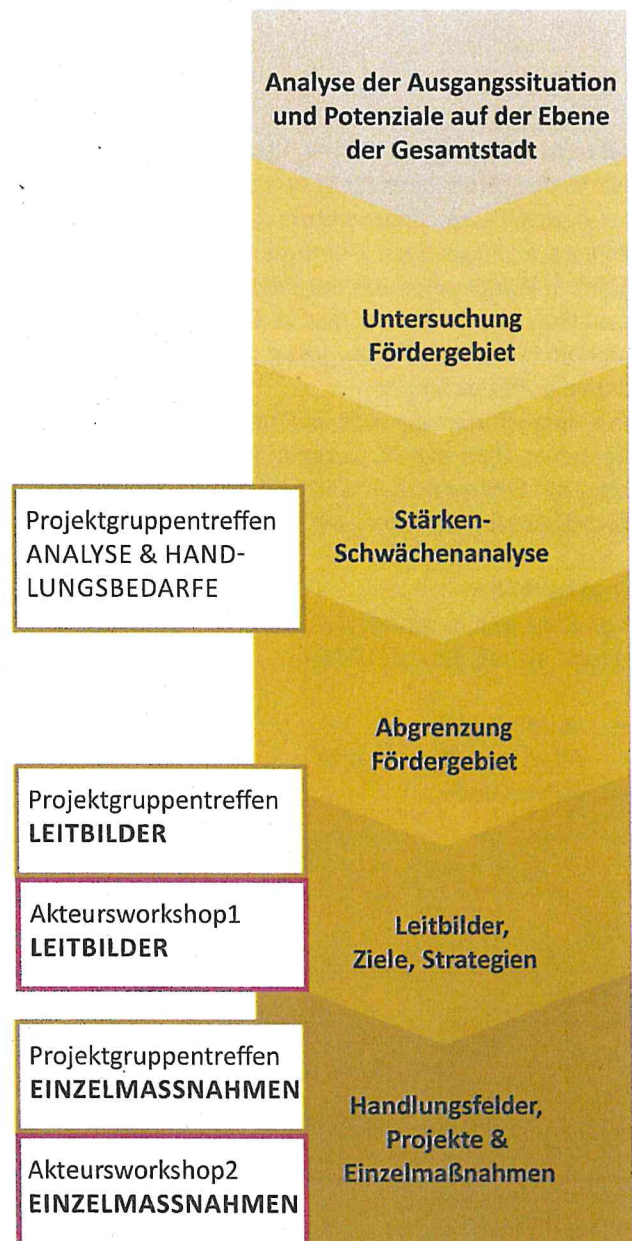
Graue Infrastruktur grüner gestalten

Das Innovationspotenzial des Konzepts der grünen Infrastruktur besteht vor dem Hintergrund der bereits dicht bebauten Stadt vor allem darin, dass die gesamte Oberfläche des Projektgebiets als Potenzialfläche für ein Mehr an Grün begriffen wird. Durch grün-graue Interventionen werden (graue) Infrastrukturen und dichte Siedlungsgebiete grüner und es können Synergien im Sinne einer nachhaltigen und klimaangepassten Stadtentwicklung generiert sowie neue Flächen erschlossen werden. Dachgärten und Fassadenbegrünungen verbessern dabei das Klima und die Aufenthaltsqualität. Zudem können Straßen mehrfach nutzbar sein, indem sie zu Begegnungszonen und zu Orten der Biodiversität werden.

Mit dieser Strategie werden vor allem die Kriterien der Multifunktionalität, der Kooperation und der Integration angesprochen. Es sind vor allem kleinteilige Maßnahmen, welche die Alltagslebensqualität der Bewohner*innen in den Stadtquartieren stärken. Im Hinblick auf die extrem hohe städtebauliche Dichte in der Innenstadt Wiesbadens sollte die Freiraumstruktur integrativ verschiedene Anforderungen wie Erholung, Kommunikation, Teilhabe, Klimaanpassung, Naturerfahrung, Biodiversität und auch Baukultur verknüpfen.

Das Stadtgrün im Fördergebiet

Das Stadtgrün besteht zum einen aus hochwertigen Parks, wie den repräsentativ gestalteten Herbert- und Reisinger-Anlagen und dem neuen Kulturpark mit einem Fokus auf Sport und Fitness. Neben den Parks prägen die historischen Alleen als lineare Grünstrukturen die Identität der Stadt.



Das Zentrum Wiesbadens bietet eine Mischung aus historischen Stadtplätzen, wie dem Dernschen Gelände, die in das städtebauliche Ensemble der mittelalterlichen Stadt und dem rahmenden gründerzeitlichen Fünfeck eingebettet sind. Ergänzt werden diese Strukturen durch vereinzelt vorhandene kleinere Stadtplätze und Spielplätze sowie die teilweise durchgrüneten Straßenräume des gründerzeitlichen künstlerischen Städtebaus, etwa im äußeren Westend und dem Rheingauviertel.

Herausforderungen - Dichte, Klima und Verkehr

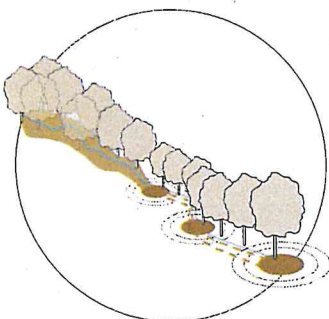
Nichtsdestotrotz herrscht in den dicht bebauten gründerzeitlichen Stadtvierteln der Innenstadt ein Mangel an Freiflächen. Der hohe Versiegelungsgrad führt in Kombination mit der Kessellage an den Taunusausläufern und einer hohen Verkehrsbelastung zu starken Hitzeinseleffekten sowie erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Die Herausforderung wird im Fördergebiet darin bestehen, trotz des Flächenmangels eine Verbesserung der Freiraumsituation im Sinne der Umweltgerechtigkeit für die Bewohner*innen zu schaffen.

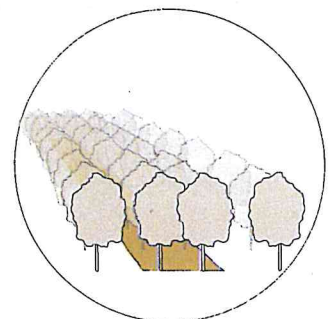
Drei Leitbilder

Vor diesem Hintergrund zielt das ISEK im Fördergebiet darauf ab, mit den Leitbildern

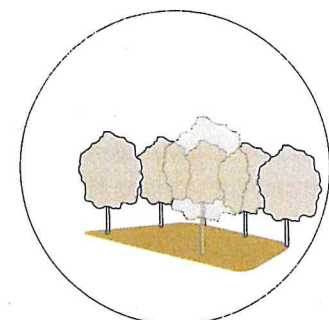
- Grün-blaue Bänder
- Alleen als Identitätsorte
- Mikro-Oasen



**LEITBILD
GRÜN-BLAUE
BÄNDER
/ BÄCHE ANS LICHT**
Von der Stadt in die
Taunustäler und
an den Rhein



**LEITBILD
ALLEEN ALS
IDENTITÄTSORTE**
Qualitäten heraus-
stellen und nutzbar
machen



**LEITBILD
MIKRO-OASEN**
Kleine Interventionen
im öffentlichen Raum
& **Grün selber machen**,
Potentiale der privaten
Freiflächen aktivieren

die grüne Infrastruktur für die Wiesbadener Innenstadt zu stärken.

Die drei Leitbilder wurden aus den Analysen der Stärken und Schwächen als auch der spezifischen Herausforderungen und Potenziale entwickelt; sie bauen auf den vorhandenen Freiraumstrukturen auf. Die Leitbilder wurden gemeinsam mit der Projektgruppe geschärft und im Rahmen von Workshops mit lokalen Akteur*innen und interessierten Initiativen weiterentwickelt.

Zusammen bilden die drei entwickelten Leitbilder ein langfristiges Ziel zur Schaffung einer nachhaltigen und vernetzten grünen Infrastruktur für die Wiesbadener Innenstadt.

Dazu gehört die Anpassung und teilweise Umwandlung verkehrlich geprägter Räume für mehr Stadtgrün und umweltverträglichere Mobilitätsformen, die Nutzung kleinmaßstäblicher Raumpotenziale, die Mehrfachnutzung bestehender Strukturen und die Umgestaltung ehemals grauer Verkehrsinfrastruktur in eine vernetzte lineare grüne Infrastruktur.

Mithilfe dieser Maßnahmen werden die Ziele der Klimaanpassung, die Steigerung der Biodiversität und Nachhaltigkeit, das Wohlfühlen in den Städten, die Gesundheit und die Umweltgerechtigkeit für alle Bevölkerungsgruppen unterstützt. Im Ergebnis wird die Lebensqualität gesteigert und die Zukunftsfähigkeit angesichts der gesellschaftlichen Herausforderungen des Klimawandels gestärkt.

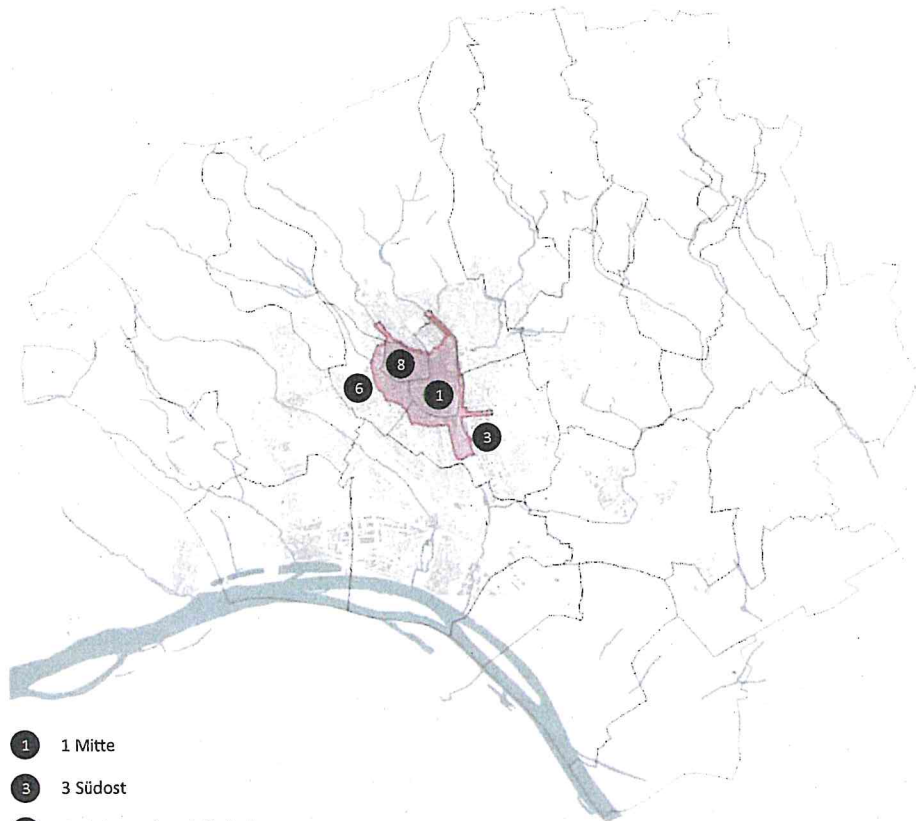
Einzelmaßnahmen

Die drei vorgestellten Leitbilder bilden den planerischen Rahmen, aus dem die 36 Einzelmaßnahmen abgeleitet sind. Dabei wurden die Einzelmaßnahmen gemeinsam mit den involvierten Ämtern und in zwei Akteursworkshops mit lokalen Initiativen geschärft.

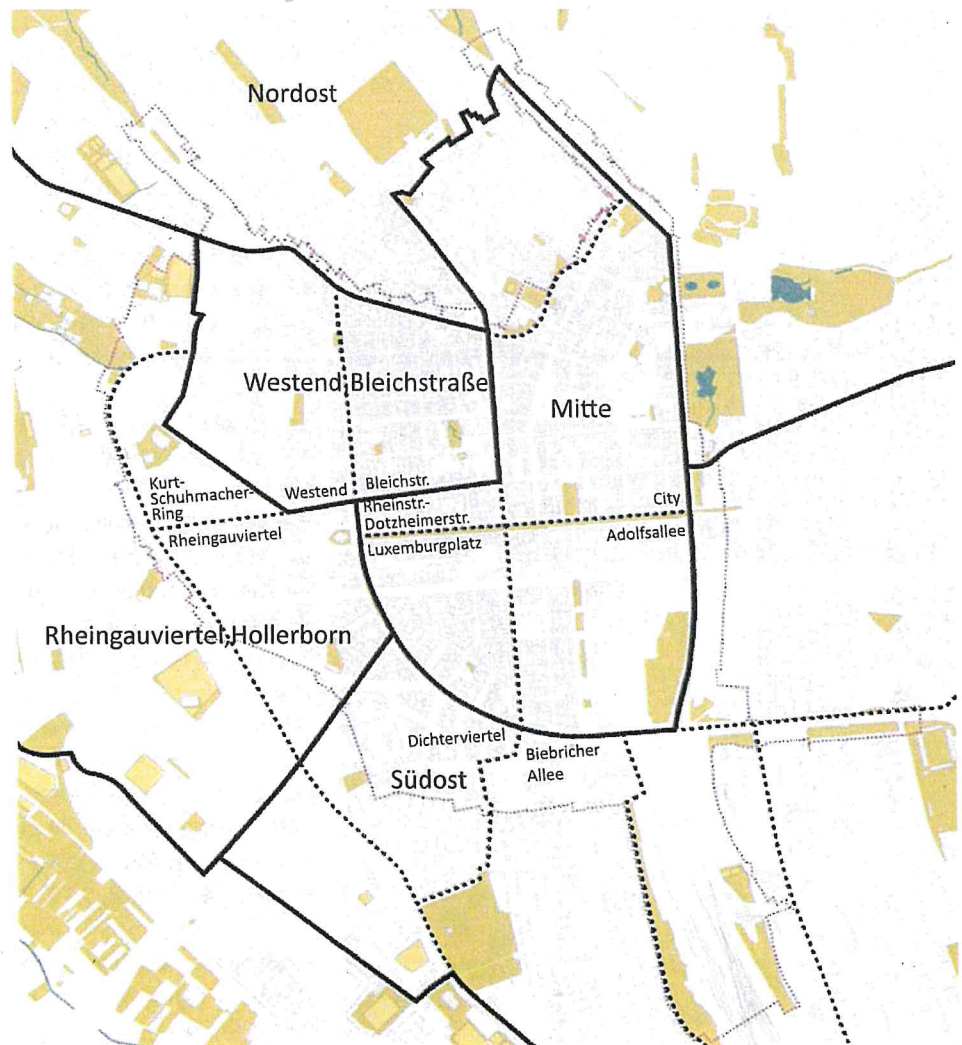
Untersuchungsgebiet des ISEK

Der Schwerpunkt des Untersuchungsgebiets befindet sich im Zentrum der Stadt Wiesbaden. Es umfasst damit die Ortsbezirke Westend/Bleichstraße sowie Teilbereiche der Ortsbezirke Mitte, Südost, Rheingauviertel/Hollerborn mit einem Ausläufer entlang der Bahngleise vom Hauptbahnhof bis zur Kasteler Straße in Biebrich.

Der Karte Planungsräume im Untersuchungsgebiet (siehe Abb. 4) sind die betroffenen Planungsräume auf der Ebene der Ortsbezirke zu entnehmen.



- 1 1 Mitte
- 3 3 Südost
- 6 6 Rheingauviertel, Hollerborn
- 8 8 Westend, Bleichstraße



- Grenze der Ortsbezirke
- - - Grenze der Planungsräume
- Grenze Fördergebiet

Abb. 3 Ortsbezirke Stadt Wiesbaden
 Abb. 4 Planungsräume im Untersuchungsgebiet

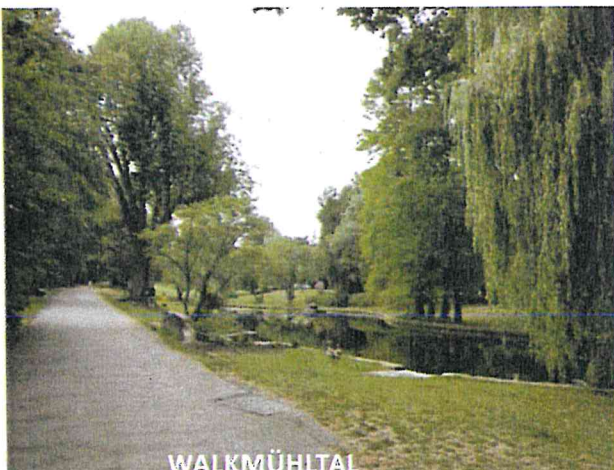
2 HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE DER GESAMTSTADT FÜR EINE GRÜNE INFRASTRUKTUR

Naturräumliche Lage & grüne Bänder

Wiesbaden liegt in einer durch das Pleistozän geprägten Senke am Südfuß der Gebirgskämme des hohen Taunus und der Ingelheimer Rheinebene im Süden (Müller 1984, S.17). Das Taunusvorland um Wiesbaden ist eingebettet in die Hauptachse der fruchtbaren Lössböden Hessens. Die klimagünstige Lage am Lee des Taunushauptkammes prägt im Westen der Stadt das Weinbaugebiet des Rheingaus (Müller 1984, S.17). Zur Förderung einer nachhaltigen, landschaftsbasierten Entwicklung soll auch die geplante Antragstellung als UNESCO Biosphärenregion im Gebiet der Landkreise Rheingau-Taunus, Main-Taunus und der Landeshauptstadt Wiesbaden dienen. Besonders prägend sind noch heute die bis in die Innenstadt hineinragenden Taunustäler - im Land-



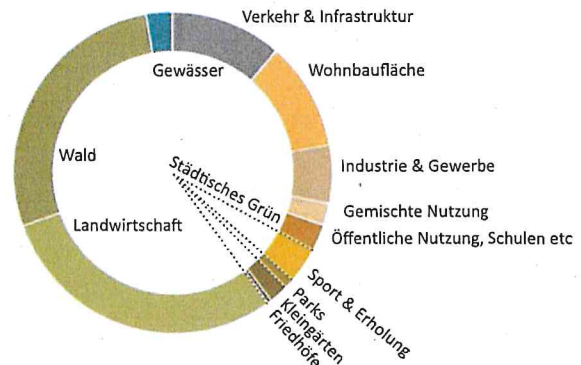
WELLRITZTAL



WALKMÜHLTAL

Abb. 5 Flächennutzung der Stadtgebietsfläche Wiesbaden, nach Statistisches Jahrbuch 2017 Wiesbaden

Abb. 6 a, b: Wellritztal, Walkmühltal mit Albrecht-Dürer-Anlagen



schaftsplan werden sie als grüne Bänder beschrieben. Die Täler von Mosbach, Wellritz, Kesselbach, Schwarzbach, Dambach und Salzbach/Rambach bilden zusammen ein Freiraumsystem mit stadtklimatisch relevanten Kaltluftabflüssen, besonders in der Vereinigung des in den Rhein mündenden Salzbaches als wichtigste innerstädtische Durchluftungsbahn (Synthetische Klimafunktionskarte, Umweltamt Landeshauptstadt Wiesbaden 2009). Ihre Bedeutung für das Wiesbadener Stadtklima ist auch einer Studie des Deutschen Wetterdienstes (DWD 2017) zu entnehmen.

Neben der stadtklimatischen Bedeutung bilden die grünen Talbänder die Verbindungselemente zwischen der dichten Stadtstruktur und den Freiräumen des Zentrums in die freie Landschaft mit den Wäldern des Taunus (Umweltamt Landeshauptstadt Wiesbaden 2016, Band 1, S. 139).

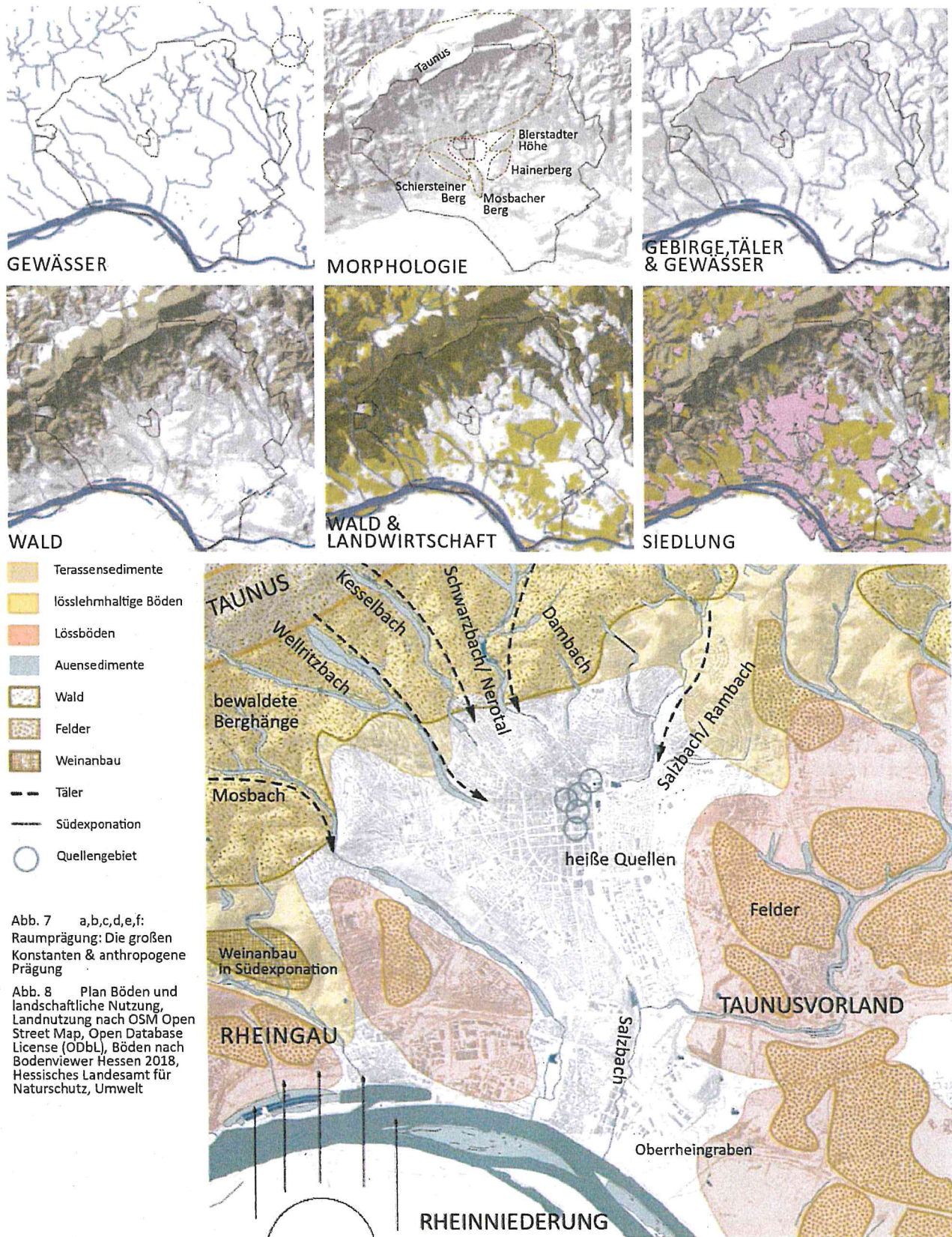
Im Landschaftsplan wird ihre Bedeutung zum einen für den Arten- und Biotopschutz als auch für die extensive landschaftsgebundene Erholung sowie z. T. auch für intensive Erholung betont.

Thermalquellen als Motor der Stadtentwicklung

Neben den vielfältigen Naturräumen (Taunus im Norden, fruchtbares Vorland im Osten, Rheinniederung im Süden und Rheingau im Westen) wurde Wiesbaden in seiner städtischen Entwicklung maßgeblich durch die 27 vorhandenen Thermalquellen im Quellenviertel um den Kranzplatz geprägt. So geht die Errichtung eines römischen Kastells zum einen auf die Überwachung des Limes zurück; zum anderen setzte schon im 1. Jahrhundert ein reger Thermenbetrieb ein, der die Entwicklung der Zivilsiedlung begünstigte. Die Quellen dienten auch als Motor, um die Stadt ab 1806 ganz gezielt durch einen künstlerischen Städtebau als internationale Kur- und Badestadt zu etablieren (Horsten 2012, S.32).

Städtebau und Grün in der Gründerzeitlichen Stadt

Nach der städtebaulichen Fassung der mittelalterlichen Stadt um die Langgasse mit dem markanten



Wiesbadener Fünfeck im Rastersystem durch Christian Zais (Planung 1818) legte dieser auch den Grundstein für die Entwicklung des Kurbezirks mit den noch heute bedeutendsten innerstädtischen Grünanlagen des Bowling Green und des Kurparks (Horsten 2012,

S.33). Die gründerzeitliche Stadtentwicklung wurde ab 1856 mit dem Generalplan von Karl Boos westlich des Zentrums erweitert. Die streng rechtwinklige und dichte Bebauungsstruktur des inneren Westends wurde als

Arbeiter- und Handwerkerviertel mit Hinterhäusern, Werkstätten und Mietwohnungen - jedoch kaum Grün - entwickelt. Diese bedienten den steigenden Bedarf an Gütern und Leistungen der sich nordöstlich ausdehnenden Villengebiete und Landhäuser der wohlhabenden Einwohner*innen. Mit dem Stadtwachstum sollte besonders die Attraktivität für die wohlhabenden Bürger und Kurgäste ausgebaut werden.

Die Stadt als Landschaftspark

Dies geschah durch die Schaffung ausgedehnter Landschaftsparks, welche die Täler in den Taunus inszenierten und die Stadt durch städtebauliche Setzungen wie dem Aussichtstempel auf dem Neroberg mit der Topographie und der Landschaft verbanden. Zum anderen wurden die nordöstlichen Villengebiete durch den Gartenbaudirektor Carl Friedrich Thelemann in seinem Generalplan von 1862 kunstvoll als Teil dieser malerischen Landschaftsparks in das Grünensemble integriert (Horsten 2012, S.35). 1871 entstand unter dem Stadtbaumeister Alexander Fach die bis heute stadtprägende, als Allee formulierte Ringstraße.

Bürgerhäuser und begrünte Straßen als städtebaulich-freiräumliches Ensemble

In einer weiteren Phase der Stadtentwicklung ab 1894 schuf Felix Genzmer nach Kriterien des künstlerischen Städtebaus gründerzeitliche Bürgerhäuser;

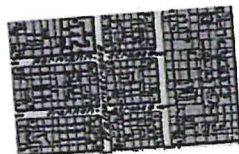
„Bis in die Gegenwart hinein wird das Stadtbild Wiesbadens durch das 19. Jahrhundert geprägt. „Wasser – Villen – Grüne Paradiese“ - dieser Dreiklang war die Leitlinie der Entwicklungspolitik.“
Martin Horsten, 2012, S.36

beispielsweise im Rheingauviertel, im Dichterviertel und im äußeren Westend. Merkmale waren geschwungene Straßen, Platzfolgen und Gebäudeensembles als Raumbildner (Horsten 2012, S.41). Noch heute prägend für die Qualität der Viertel sind die Ausgestaltung der Straßen mit alleeartigem Baumbestand und großzügige Vorgartenzonen. Diese greifen augenscheinlich in ihrer Ausgestaltung die Idee eines malerisch-fließenden Übergangs zwischen öffentlichem und privatem Grün wie bei der Gestaltung der Villenviertel auf.

Diese enge Verknüpfung von Stadtplanung, Städtebau und Gartenkunst ist bis heute als Flächendenkmal des Historismus in den Grenzen von 1910 erhalten und prägt maßgeblich das Erscheinungsbild, die Stadtstruktur sowie das Grünsystem der Stadt. Für die Attraktivität Wiesbadens sollten die identitätsprägenden Elemente gepflegt, weiterentwickelt und als Basis für zukünftige Qualifizierungen in der Stadtstruktur zugrunde gelegt werden.



1818 CHRISTIAN ZAIS FÜNFECK
/ UM STADTKERN, ZENTRUM



1860 KARL BOOS ARBEITERVERTEL
/ INNERES WESTEND



1894 FELIX GENZMER BÜRGERHÄUSER
/ ÄUSSERES WESTEND



Abb. 10 Historische Planausschnitte Spielmannatlass 1910

Abb. 11 Photos der Straßen aus den drei Perioden gründerzeitlicher Stadterweiterung

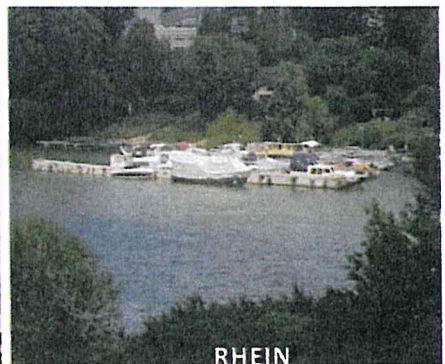
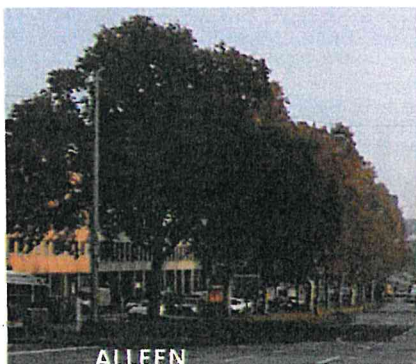
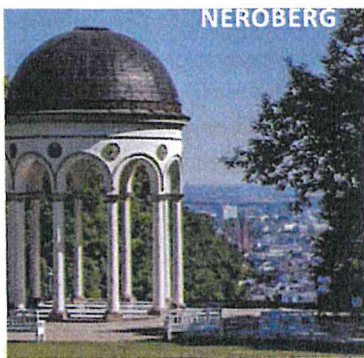
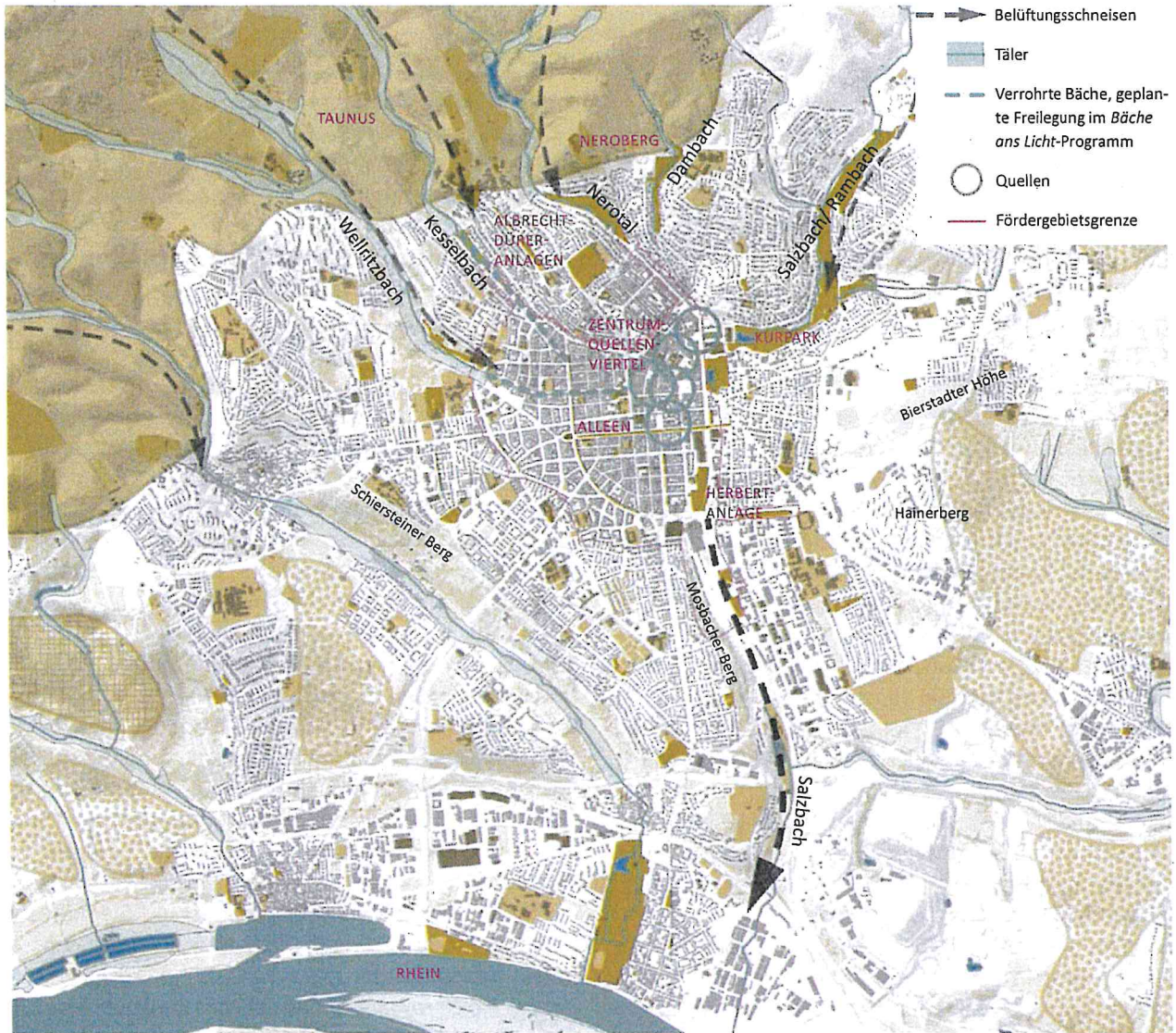


Abb. 12 Plan Grün- und Gewässersystem

Abb. 13 a,b,c,d,e,f,g: Freiraumidentitäten Wiesbaden, a: Nerobergtempel Monopteros, Martin Kraft 2013, CC BY-SA 3.0, d: Nördliches Nerotal 41, Martin Kraft 2015, CC BY-SA 3.0

Grünflächenversorgung und Dichte

Im 20. Jahrhundert wurde der gründerzeitliche Stadtkern besonders durch Zeilensiedlungen, Villen und EFH-Gebiete erweitert. Zwar verfügt die heutige Stadt über eine bedeutende Fläche an Landschaftsräumen. Die Grünflächenversorgung mit öffentlichem Grün (Parks) liegt jedoch nur bei 7 m² pro Person bezogen auf die Gesamtstadt (berechnet nach Landeshauptstadt Wiesbaden 2017, Statistisches Jahrbuch). Vergleicht man den Anteil der Stadtfläche mit dem Anteil der Einwohner*innen und der Grünfläche pro Person, zeigt sich, dass Mitte und Westend nur 1,09 % der Stadtfläche ausmachen, aber 14 % der Einwohner*innen beherbergen und lediglich über 0,47 % der vorhandenen Grünflächen verfügen. Der Grünflächenanteil in diesen Ortsbezirken beträgt sogar lediglich 0,5 bis 3,0 m² pro Einwohner*in. Der Richtwert für die Grünflächenversorgung der Stadt Wiesbaden liegt hier bei 15m² pro Person (Landeshauptstadt Wiesbaden 2016c, S. 72). Im Gegensatz zu den äußeren Stadtteilen, in denen die angrenzenden Landschaftsräume des Taunus und das private oder halböffentliche Grün den Freiflächenmangel ausgleichen, ist der angestrebte Richtwert der Grünflächenversorgung in dem innerstädtischen Gebiet nicht zu erreichen.

Besticht die gründerzeitliche Stadt auf der einen Seite durch ihre städtebauliche und architektonische Qualität, so stellt sie auf der anderen Seite ein Erbe dar, das nur schwer an aktuelle Problemstellungen angepasst werden kann. Die Dichte in Mitte und im inneren Westend mit den extrem überbauten Hinterhöfen ist mit 26.800 EW/km² höher als selbst in den dichtesten europäischen Metropolvierteln wie beispielsweise Paris/ Palais Bourbon (21.154 EW/km²) oder Athen/ Exarchia (17.043 EW/km²).

Diese Dichte in Kombination mit der im 20. Jahrhundert vollzogenen Anpassung der Straßenräume an

„Die Wiesbadener Bucht ist durch eine sogenannte Kessellage und starke bauliche Verdichtung zu beschreiben. Durch den starken Einfluss des Menschen (u.a. auch Verbrennungsprozesse) hat sich ein sogenanntes Stadtklima mit Wärmeinseleffekt ausgebildet.“

Umweltamt Landeshauptstadt Wiesbaden 2011, S.8

die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs bedingen eine starke Unterversorgung mit Grünflächen nach heutigen Standards. Dazu kommt, dass die extreme Dichte auch bedeutet, dass es kaum halböffentliches und privates Grün gibt, was den Mangel an öffentlichen Freiflächen abmildern könnte.

Städtische Hitzeinsel: Stellschraube graue Infrastruktur

Das Fördergebiet ist in der synthetischen Klimafunktionskarte Wiesbadens in den beiden Kategorien als höchst intensives und intensives innerstädtisches Überwärmungsgebiet mit eingeschränktem Luftaustausch, hohem Versiegelungsgrad und geringem Vegetationsbestand ausgewiesen. Dazu gehören sommerliche Zeiten mit geringem Luftaustausch, erhöhter Schadstoffanreicherung, hoher Luftfeuchtigkeit und hohen Temperaturen.

Um für die Bewohner*innen der Wiesbadener Innenstadt die Lebensqualität zu erhöhen und verschiedene Arten der wohnungsnahen Erholung und Freiraumnutzung zu ermöglichen, müssen geeignete Konzepte für die schwierigen räumlichen Verhältnisse entwickelt werden. Dazu gehört das Mitdenken des Verkehrsraumes, der Dächer, versiegelter und verbauter Höfe und auch der Fassaden. Aus diesem Grund wird die graue Infrastruktur der Straßen und Gebäude zum zentralen Bestandteil des Konzeptes.

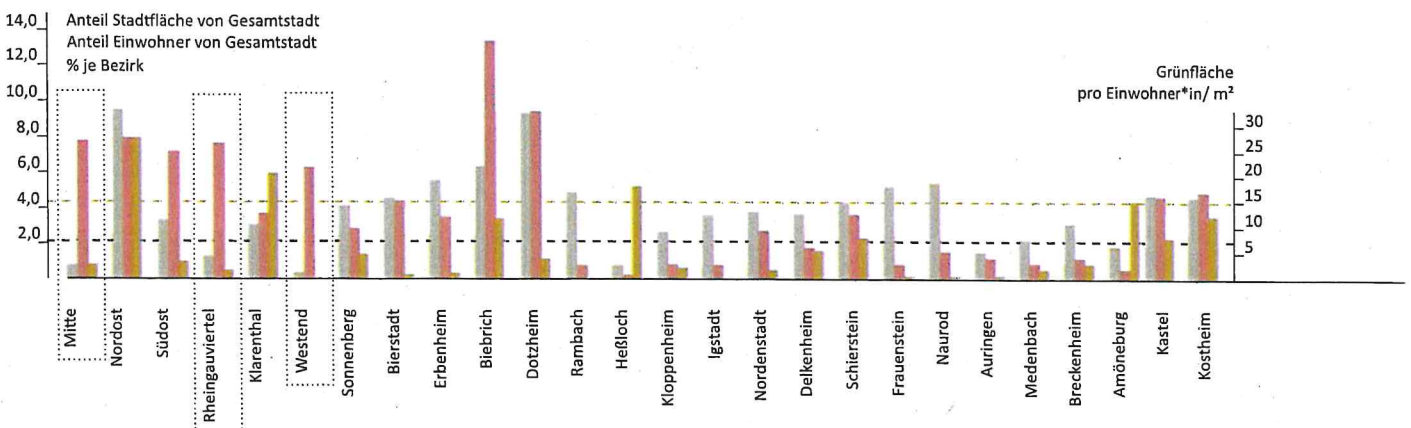













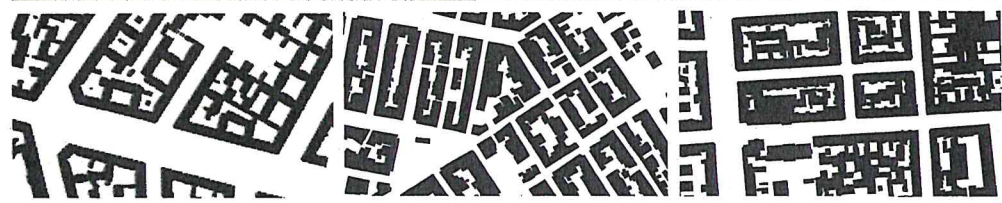
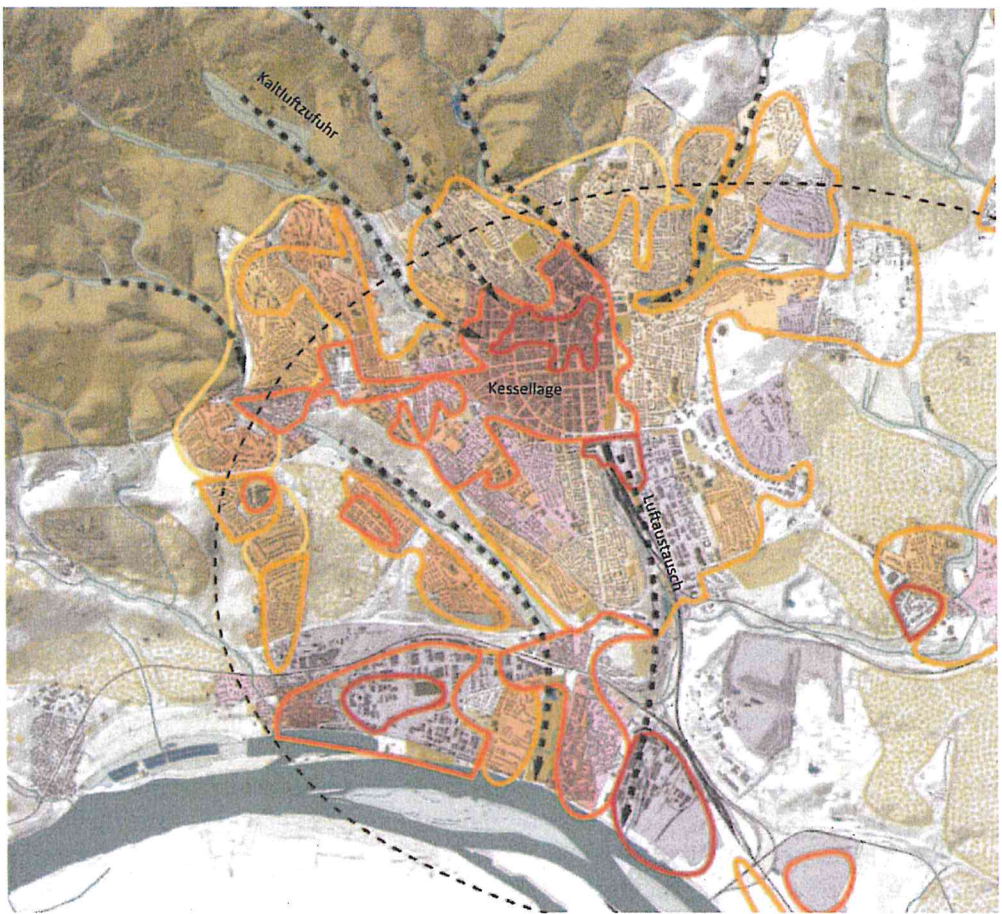


Abb. 14 Prozentualer Anteil an Stadtfläche und Gesamteinwohnerzahl sowie Grünfläche pro EW der Ortsbezirke, nach statistisches Jahrbuch Wiesbaden 2017, und Daten Grünflächen nach Freizeit und Erholung Band 2, Landeshauptstadt Wiesbaden 2016d

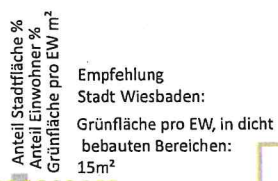
-  Gründerzeit, stark verdichtet
-  Verdichtete Strukturen
-  Villenbebauung
-  EFH
-  Zeilensiedlungen
-  Gewerbe
-  Ensembles
-  US-Flächen
-  Entwicklungsgebiet
-  **Höchst intensives innerstädtisches Überwärmungsgebiet mit eingeschränktem Luftaustausch**
sehr hoher Versiegelungsgrad (ca. > 90%) mit geringem Vegetationsanteil
-  **Intensives innerstädtisches Überwärmungsgebiet mit eingeschränktem Luftaustausch**
hoher Versiegelungsgrad (ca. 70-90%) mit geringem Vegetationsbestand
-  **Überwärmungsgebiet mit teilweise eingeschränktem Luftaustausch**
mittlerer Versiegelungsanteil (ca. 40-70%) mit mittlerem Vegetationsbestand
-  **Geringfügig überwärmte Gebiete, bebaut oder versiegelt, mit annähernd funktionsfähiger Belüftung**
mittlerer bis geringer Versiegelungsanteil (ca. 10-40%) mit hohem bis sehr hohem Vegetationsanteil



3.908 EW/km²
Berlin, Prenzlauer Berg

17.043 EW/km²
Athen, Exarchia

26.800 EW/km²
Wiesbaden, Inneres Westend



Empfehlung
Stadt Wiesbaden:
Grünfläche pro EW, in dicht
bebauten Bereichen:
15m²

7 m²
Bestand
Grünfläche (Park)
pro EW in Wiesbaden

Mitte & Westend, Bleichstraße

14 % DER EINWOHNER*INNEN

1,1 % DER STADTFLÄCHE

0,4 % DER GRÜNFLÄCHEN

Abb. 16 Plan städtebauliche Dichte und klimatische Belastung, nach synthetische Klimafunktionskarte 2009, Stadt Wiesbaden
Abb. 17 Hitzeinsel versiegelter Straßenraum Luisenstraße

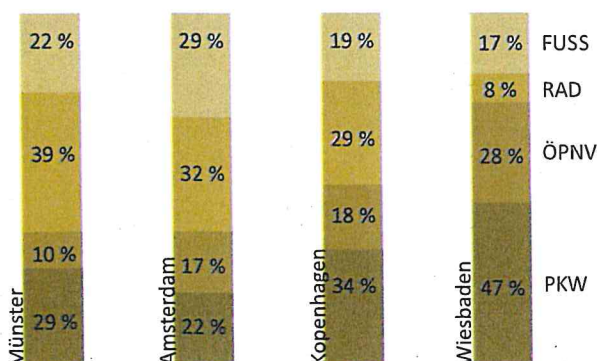
Abb. 18 Hitzeinsel versiegelte Innenhöfe
Abb. 19 Vergleich städtebaulicher Dichten im Schwarzplan

Verkehrliche Belastung und Zukunftschancen

Eine besonders im Fördergebiet dringliche Aufgabe ist der Umbau der am Individualverkehr orientierten Verkehrsinfrastruktur. Obwohl der Motorisierungsgrad im Zentrum zu den niedrigsten im Stadtgebiet gehört, ist die Belastung mit Feinstaub durch den Kfz-Verkehr mit 0,4 bis 0,7 PKW je Haushalt aufgrund der Zentrumsfunktion am höchsten.

Die Fahrradinfrastruktur lässt gleichzeitig zu wünschen übrig, so belegte Wiesbaden bei dem Fahrradklimatest 2016 des ADFC deutschlandweit den letzten Platz (Siehe Abb. 19: die am schlechtesten und besten bewerteten Kriterien). Die Stadt reagiert nun mit einem Maßnahmenpaket. Es umfasst den Ausbau des Radwegenetzes (Verkehrsentwicklungsplan und Radwegeplan Landeshauptstadt Wiesbaden), die Umleitung von Verkehr des 1. auf den 2. Ring, die Bereitstellung von Park & Ride-Parkplätzen, die Optimierung des Busangebotes, den Ausbau des Leihradsystems und auch die Schaffung von Fahrradstraßen. Vergleicht man Wiesbaden mit innovativen und freiräumlich attraktiven Städten wie Kopenhagen (6 % Modal Split Fahrrad in Wiesbaden, 29 % Modal Split Fahrrad Kopenhagen) wird deutlich, dass hier noch viel Potenzial besteht.

Es wird die Aufgabe sein, den Verkehrsumbau Hand in Hand mit der Qualifizierung des Stadtgrüns durchzuführen, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualität der Verkehrsräume zu verbessern. Der geplante Bau der City-Bahn bietet beispielsweise eine Gelegenheit, um den Verkehr im Huckepack mit einer hochwertigen Freiraumraumgestaltung zu entwickeln und die Belange von Klimaschutz, wohnungsnaher Erholung und Artenvielfalt in den Straßenraum zu integrieren.



- + Viele Einbahnstraßen sind für Radfahrer geöffnet
- + Gutes Angebot öffentlicher Leihfahrräder
- + Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Breite der (Rad)wege
- Geringes Sicherheitsgefühl
- Fahren im Mischverkehr mit Kfz
- Schlechte Führung an Baustellen
- Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer

ADFC Fahrradklimatest 2016 Wiesbaden- Auswahl der am schlechtesten und am besten bewerteten Kriterien in Schulnoten

Integrierte Leitbilder für die Zukunft

Diese zukünftigen Weichenstellungen sind auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ verankert. Neben dem Leitbild einer autoarmen und fahrradfreundlichen Innenstadt werden auch die Attraktivität, die Nutzungsvielfalt und die Gesundheit als Kernthemen der Freiraumentwicklung benannt. Dazu gehören dementsprechend die Bewegungsförderung, die Lärminderung und Luftreinhaltung.

„Aus den neuen Bedarfen in der Verkehrsplanung und der Freiraumplanung sollten Win-Win-Situationen geschaffen werden.“
Teilnehmer Workshop 1

Ziel muss es sein, auch in der dicht bebauten Innenstadt die Lebensqualität für die Bewohner*innen und Besucher*innen zu verbessern. Klimaanpassung, die Steigerung der Biodiversität und Nachhaltigkeit, das Wohlfühlen in den Städten, die Gesundheit sowie die Umweltgerechtigkeit für alle Bevölkerungsgruppen gehören zusammen und sollten als integrale Leitbilder co-entwickelt werden.

Abb. 20 Modal Split Wiesbaden im Vergleich zu Fahrradstädten, nach Stadt Münster 2013, te Brömmelstroet 2013, The City of Copenhagen 2017, Landeshauptstadt Wiesbaden 2017

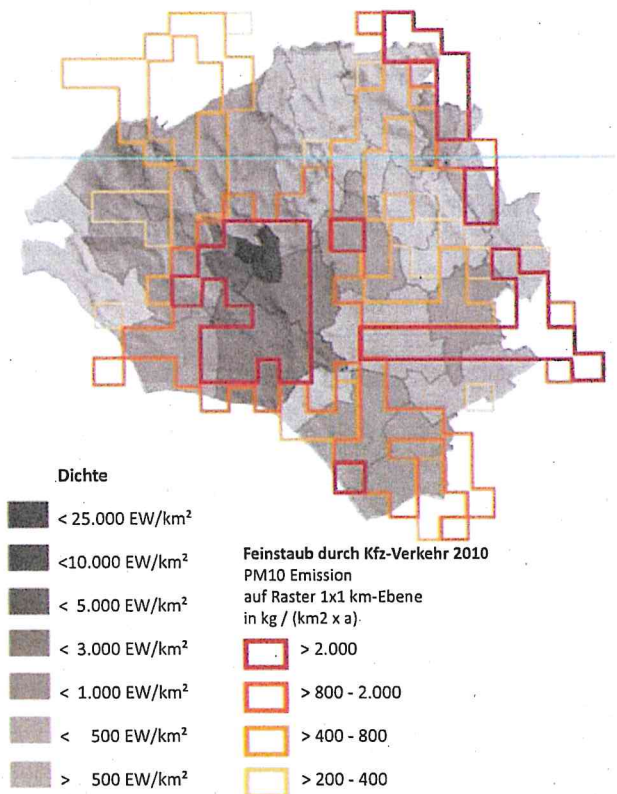
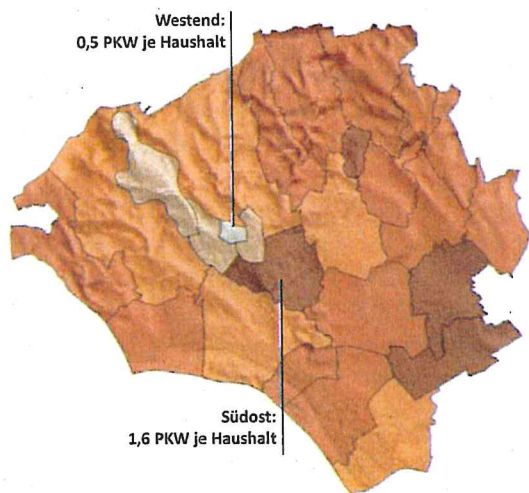
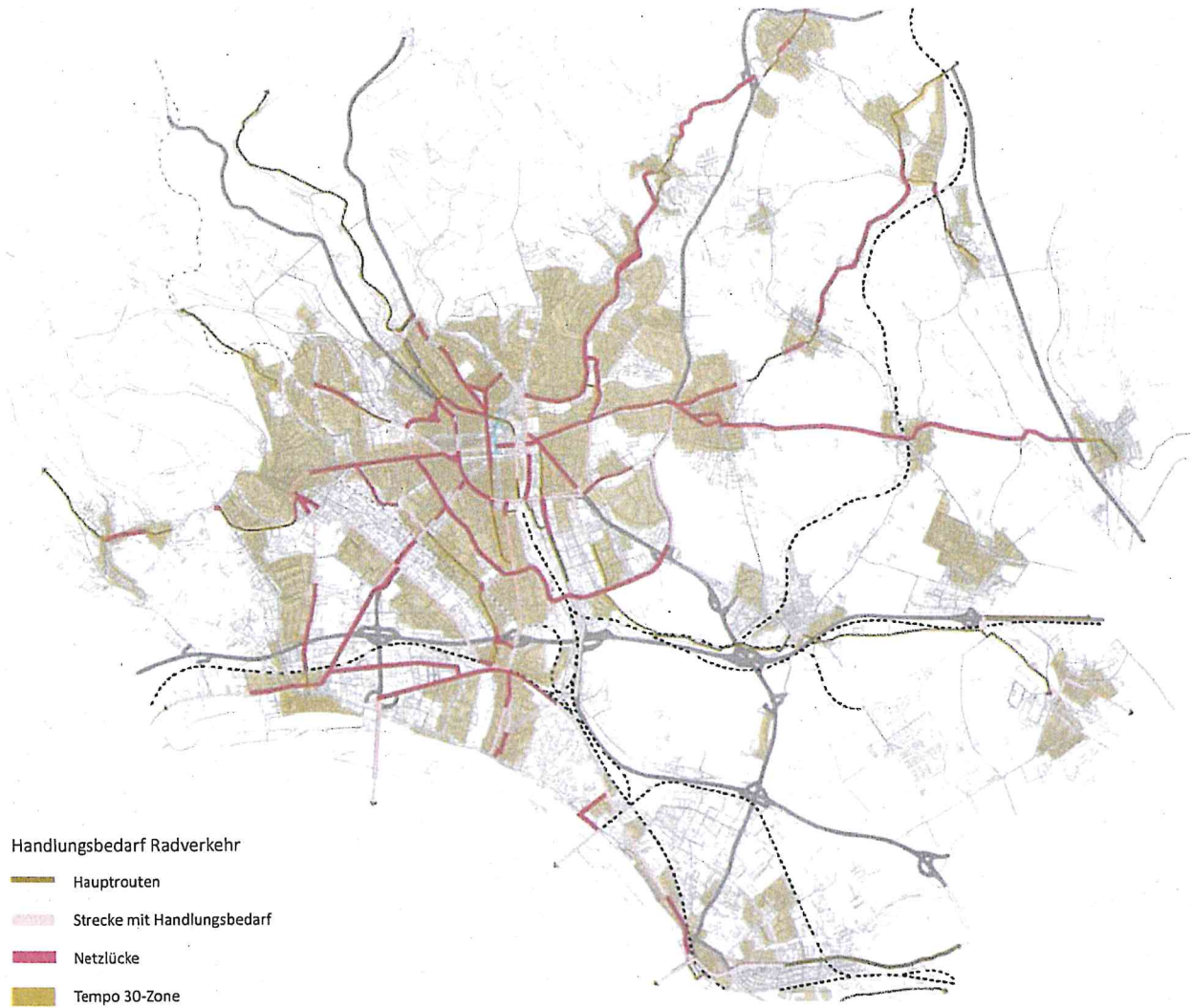


Abb. 21 Handlungsbedarf Radverkehr Haupttrouennetz, nach VEP Wiesbaden 2030, Landeshauptstadt Wiesbaden 2016b
Abb. 22 PKW je Haushalt in Wiesbaden, Stadt Wiesbaden, Amt für Statistik und Stadtforschung 2018

Abb. 23 Feinstaubbelastung durch Kfz-Verkehr 2010, in Bezug zur Einwohnerdichte, nach Emissionskataster Hessen 2010 und Planungsraumprofile Landeshauptstadt Wiesbaden 2018

3 UNTERSUCHUNG FÖRDERGEBIET

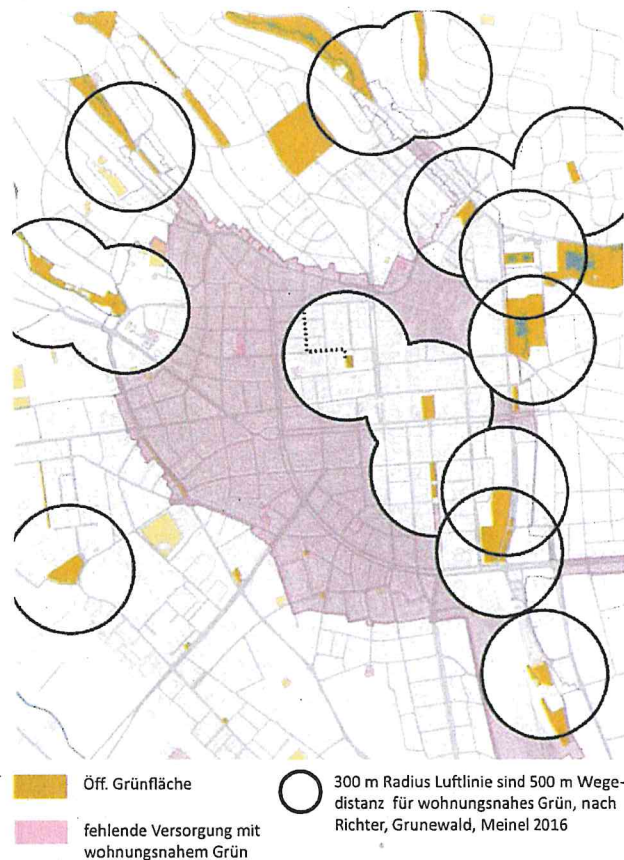
Die Untersuchung des Fördergebiets stützt sich auf Kartenanalysen der freiraumrelevanten Themen, der Einbeziehung städtischer Analysen und Diskurse sowie dem am 05. und 06.07.18 durchgeführten Urban Mapping.

Typen des Stadtgrüns im Fördergebiet

Das Stadtgrün im Fördergebiet zeichnet sich durch eine grüne Typenvielfalt aus. Zu den prägenden Freiraumelementen des Wiesbadener Zentrums gehören die historischen Grünanlagen (z.B. die Reisinger Anlagen) und historischen Plätze (z.B. das Dernsche Gelände), die historischen Alleen, die angrenzenden Talräume als Naherholungsbereiche, als auch neuere Freiraumelemente (z.B. der Kulturpark) und kleinere Quartiersplätze (z.B. der Wallufer Platz). Gleichzeitig gibt es aufgrund der hohen Bebauungsdichte einen grundsätzlichen Mangel an Grün. Verkehrsbarrieren und fehlende Vernetzungen tragen darüber hinaus dazu bei, dass sowohl Freiraumverbindungen für die Bürger*innen als auch Biotopkorridore nur fragmentarisch vorhanden sind. Dies wurde auch im Landschaftsplan der Stadt Wiesbaden dokumentiert. Ziel sollte es daher sein, die Freiraumverbindungen im Sinne eines Verbundsystems zu stärken.

Freiraumversorgung

Wiesbaden-Mitte verfügt über 3 m² Grünfläche pro Bewohner*in, Westend jedoch nur über 0,5 m². In den betroffenen Ortsbezirken Mitte, Westend/Bleichstraße und Rheingauviertel liegt der Versorgungsgrad mit Grünflächen bei 21%, 2,5 % und 16 % des Wiesbadener Sollwertes von 15m²/pro Person (Freiflächenanteil innerhalb der bebauten Bereiche). Hinzu kommt, dass die extreme Dichte auch bedeutet, dass es kaum halböffentliche und private Grünflächen gibt, die den Freiflächenmangel abmildern könnten.



Bei den Spielplätzen erreichen Mitte und Westend Deckungsgrade von 23 % und 10% des Sollwerts in Höhe von 3m² pro Einwohner*in. Öffentliche Sportflächen sind weder in Mitte noch im Westend vorhanden. Die neun ansässigen Schulsportanlagen können dies zwar abmildern, nicht jedoch ausgleichen. Im Landschaftsplan wird daher nahezu der gesamte Stadtkern als Vorrangfläche für intensive freiraumbezogene Erholungsformen bewertet (Umweltamt Landeshauptstadt Wiesbaden A 2016, S.5).

Betrachtet man darüber hinaus die räumliche Versorgung mit Grünflächen, wird deutlich, dass große Teile der Bewohner*innen im Plangebiet nicht mit wohnungsnahen Grünflächen versorgt sind. Wegen der hohen Dichte gibt es zudem kaum räumliches Potenzial, um neue lokale Grünflächen zu schaffen.

Grünfläche Bestand m ² /Ew.	Deckung % von Sollwert 15m ² /Ew.	Spielplatz Bestand m ² /Ew.	Deckung in % von Sollwert 3m ² /Ew.	Sportanlagen Bestand m ² /Ew.	Deckung in % Sollwert 3m ² /Ew.	
3,12	20,79	0,69	23	X	0	Mitte
0,37	2,47	0,38	10,04	X	0	Westend
1,95	16,23	1,99	66,4	3,12	104,06	Rheingauviertel

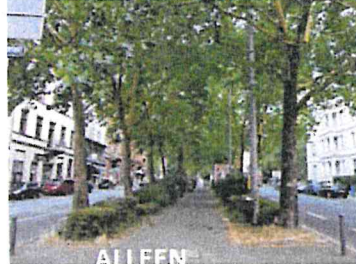
Abb. 24 Plan fehlende Versorgung mit wohnungsnahem Grün im 500 m Luftlinien-/300 m Gehradius
Abb. 25 Freiraumversorgung Wiesbaden, nach Fachgutachten Freizeit und Erholung 2016, Band 2



HISTORISCHE PLÄTZE



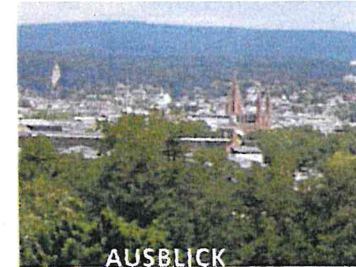
ALLEEN



ADOLESALEEN



AUSBLICK
NEUE PLÄTZE



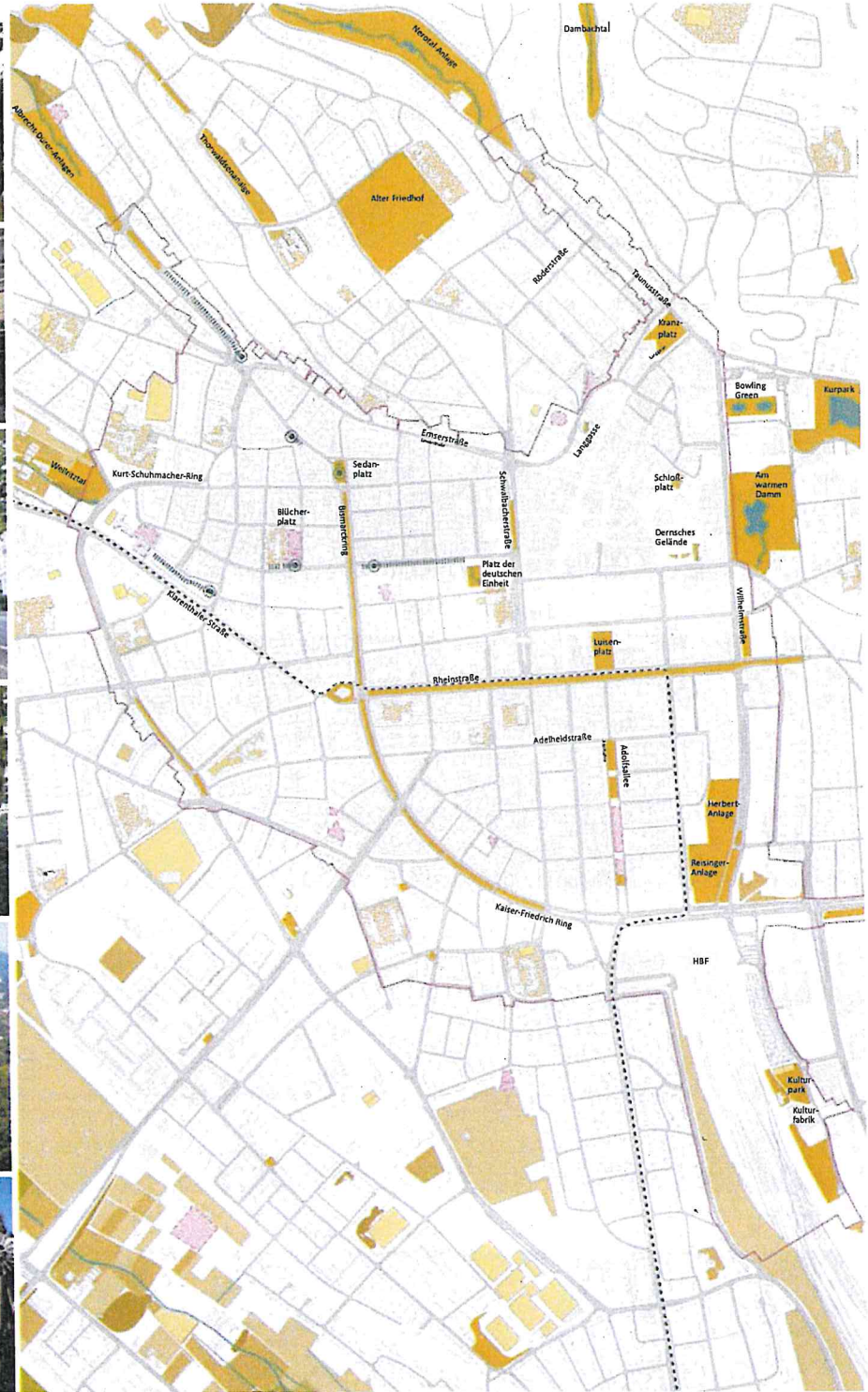
MIKROPLÄTZE



KULTURPARK



HÖFE



- Öffentliches Grün
- Spielplätze
- Sportplätze
- Schulflächen
- geplanter Verlauf CityBahn
- Bäche ans Licht-Programm
- Fördergebietsgrenze

Abb. 26 a-k: Fotos Freiraumtypen im Fördergebiet
 Abb. 27 Grünsystem im Fördergebiet



CAFE TRINKEN



FLANIEREN

CO-WORKING

UNTERHALTEN

BESICHTIGEN



WARTEN



INNE HALTEN

AUSRUHEN



FREUNDE TREFFEN



SPIELEN



KINDER HÜTEN

PLAUDERN



FREI SPIELEN



CHILLEN



RAUS FAHREN



ENTSPANNEN



ERHOLEN

SCHLAFEN



SPORTLICH BETÄTIGEN



BODY BUILDING



GRILLEN



GUERILLA GARDENING



GASSI GEHEN



RADFAHREN



PARKEN

Urban Mapping Freiraumnutzungen

Das Urban Mapping ist eine atmosphärische Annäherung an das Stadtgrün. Wie wird der Freiraum und Stadtraum genutzt? Was sind die Qualitäten und Defizite? Wo sind räumliche Konflikte und Potenziale zu sehen? Ergänzend zu den Analysen freiräumlicher, verkehrlicher und sozialer Konditionen dient das Urban Mapping dazu, Handlungsbedarfe und mögliche Projekte zu identifizieren. Bei dem Urban Mapping lag daher ein Schwerpunkt darauf, kleinteilige Raumpotenziale in den Quartieren ausfindig zu machen. Die Freiraumnutzungen im Fördergebiet sind vielfältig.

Plätze

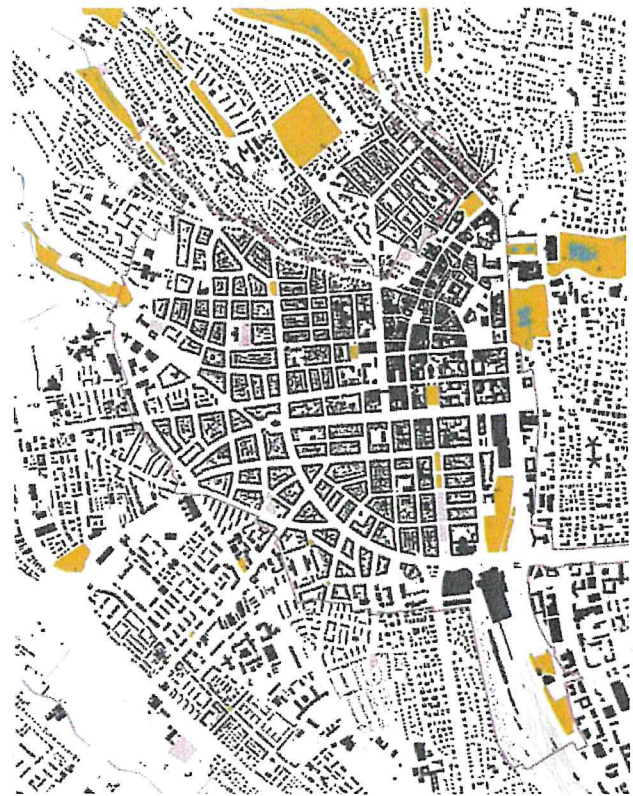
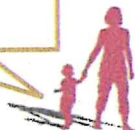
Die Plätze im Zentrum, wie an der Langgasse, sind geprägt durch urbanes Flanieren in Kombination mit den Einkaufsangeboten sowie durch kommunikativen Austausch und die Nutzung gastronomischer Außenangebote. Orte wie der Luisenplatz und der Platz der deutschen Einheit sind teilweise sozial problematisch, da sie Gefahr laufen, von einzelnen Gruppen wie Obdachlosen oder Trinker*innen zu stark eingenommen zu werden. Gleichzeitig sind sie aber auch Treffpunkte und Orte des Austauschs für alle Bewohner*innen.

Spielplätze

Die wenigen Spielplätze werden insgesamt intensiv genutzt. Die teilweise öffentlich zugänglichen Schulfreiräume stellen wichtige Spielergänzungsflächen dar und werden von Kindern als auch beaufsichtigenden Eltern genutzt.

„Der Spielplatz am Walluferplatz ist für uns super zu erreichen. Von der Wohnung kann ich mit meiner Tochter bis zum Platz unter Bäumen laufen. Wir wohnen hier sehr gern. Zum Glück haben wir einen Stellplatz. Eine Wiese zum Toben und Entspannen wäre noch schön.“

Frau mit Kind, Rheingauviertel



Parks

In den Parkanlagen wie den Herbert- und Reisinger-Anlagen und in den Tälern wie dem Wellritztal und dem Walkmühltal/den Albrecht-Dürer-Anlagen werden die großzügigen Rasen- und Wiesenflächen zum Ausruhen und Erholen genutzt. Auch freieres Spiel von Kindern findet hier statt. Im Wellritztal waren, eventuell bedingt durch die Nähe der Hochschule, auch Gruppen jüngerer Menschen zu sehen, die hier ‚abhängen‘.

Eher jüngere Menschen sind auch im Kulturpark anzufinden, sei es zum Abhängen, zum Skaten oder auch um den Körper zu trainieren. Durch den Mangel an Sportanlagen kommt dem Park eine wichtige Funktion als Aktiv-Park zu, der das Freiraumangebot in der Innenstadt maßgeblich erweitert. Individuelle Freiraumaneignungen wurden nur vereinzelt beobachtet, etwa das Grillen im Kulturpark oder eine Urban Gardening-Fläche im Straßenraum der Nettelbeckstraße.

Alleen

Die historischen Alleen, wie die Rheinstraße und der Bismarkring, werden wegen der Verkehrs- und Lärmbelastung als auch aufgrund einer vernachlässigten Pflege und Gestaltung hauptsächlich als Wegeverbindung und zum Hunde ausführen genutzt. Die Alleen prägen aufgrund ihres dominanten Baumbestandes dennoch deutlich das Erscheinungsbild des Stadtraumes.

Stadtprägung – Straßenraum und Verkehr

Das Radfahren im Fördergebiet ist aufgrund der oftmals fehlenden Radinfrastruktur als auch aufgrund einer merklich geringen Akzeptanz durch den Kfz-Verkehr wenig attraktiv.

Der Kfz-Verkehr prägt die Innenstadt Wiesbadens. Die innerstädtischen Bundesstraßen des ersten Ringes entlang des Gustav-Stresemann-Ringes, des Kaiser-Friedrich-Ringes und der Albrecht-Dürer-Straße überformen die identitätsprägenden historischen Alleen. Sie wirken als verkehrlich geprägte Räume, die eine starke Barrierewirkung mit sich bringen.

Stadtplätze als Verkehrsinseln

Zur Wiesbadener Innenstadt gehören eine Reihe an Stadtplätzen, die in ihrem städtebaulichen Kontext einen wichtigen Freiraum darstellen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen sind sie in ihrer Funktion und Nutzung für die Stadtgesellschaft stark beeinträchtigt. Der Sedanplatz, als historisches Platzensemble im Sinne eines künstlerischen Städtebaus bestehend aus Wohnbebauung, Schmuckstraßen und Platzabfolgen, stellt heute zum Beispiel eine begrünte Verkehrsinsel dar, die durch den Verkehr von dem städtischen Kontext isoliert ist. Wünsche zu einer Belebung des Platzes werden durch Projekte wie die Ansiedlung

eines Biergartens immer wieder gefordert. Andere zu Verkehrsinseln degradierte Freiräume sind die Plätze an der Ringkirche, an der Kirche St. Elisabeth und dem Dürerplatz.

Stark versiegelte Straßen

Während die gründerzeitlichen Bürgerhäuser im äußeren Westend und im Rheingauviertel über Vorgärten verfügen und die Alleen über begrünte Mittelstreifen, sind viele Straßen besonders in Mitte und im inneren Westend stark versiegelt. Dies resultiert in fehlenden Grünverbindungen zwischen den Tälern und der Innenstadt (Karte Freizeit und Erholung - Konflikte, Stadt Wiesbaden Umweltamt 2016).

Auffällig sind die räumlichen Konkurrenzen, die sich zwischen der Nutzung durch Fußgänger und dem Parken ergeben. Zum Teil werden die Gehwegübergänge zugeparkt oder der Gehweg als Parkplatz zweckentfremdet.

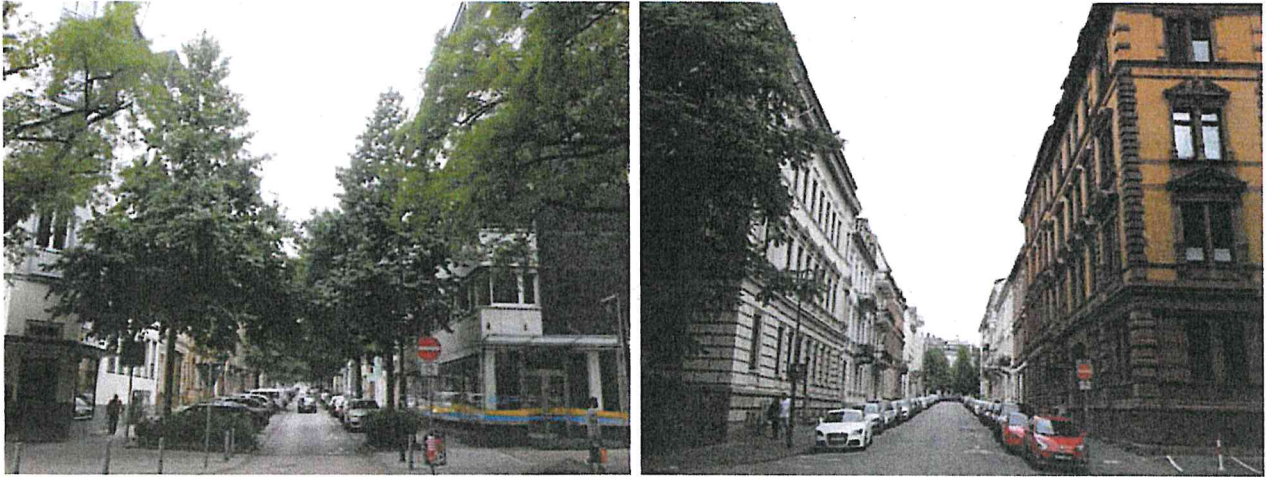
Auch der Straßenbaumbestand verteilt sich ungleichgewichtig. Besonders das Innere Westend und der Bereich Mitte verfügen über viele steinerne Straßen ohne Vegetation. Im Hinblick auf den Klimawandel und die städtische Hitzeinsel im Zentrum könnten weitere Straßenbegrünungen angenehmere Verbindungen für die Bewohner schaffen.



Abb. 30 Die Schwalbacher Straße ist eine Barriere zwischen Zentrum und innerem Westend



Abb. 31 a,b: Das Denken aus der Logik des Autos zeigt sich beispielsweise an der umständlichen Fußgängerführung auf der Wilhelmsstraße, Luftbild: Stadt Wiesbaden



-  Täler
-  Alleen
-  Fehlende Grünverbindungen
-  Straßen als Barrieren
-  Programm Bäche ans Licht



Abb. 33 a,b: Beispiel begrünte Albrechtstraße und versiegelte Herrngartenstraße

Abb. 32 Grünsystem im Fördergebiet mit räumlichen Barrieren und fehlenden Grünverbindungen, nach Karte Freizeit und Erholung - Konflikte, Stadt Wiesbaden Umweltamt 2016

Lärmbelastung

Neben der Barrierewirkung wird die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität des Stadtraumes auch durch die hohen Lärmbelastungen beeinträchtigt. Die Lärmkarte der Stadt Wiesbaden weist für die meistbelasteten Straßen wie den Kaiser-Friedrich-Ring Werte von bis zu 75 Dezibel aus (Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt 2017). Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind schon bei geringeren Werten möglich, bei 60-65 Dezibel steigt beispielsweise das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen. Insofern wird durch den Verkehrslärm sowohl der öffentliche Raum als auch die Gesundheit der Anwohner*innen erheblich beeinträchtigt.

Zustand und Zukunft des Radverkehrs für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Um den Verkehr Wiesbadens langfristig stadtverträglich und klimaverträglich zu gestalten, entwickelt die Stadt zurzeit einen Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030+. Dazu gehört auch die Erhöhung des bisher äußerst geringen Radverkehrsanteils am Modal Split. Zur Verbesserung der entsprechenden Infrastruktur wurde seit 2015 auch ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

Nach Analysen des VEP fehlen in der Kernstadt sichere, komfortable und direkte Verbindungen zu wichtigen Zielen. Auffällig sind hier vor allem die bestehenden Netzlücken im Anschluss an die Querung des 1. Ringes.

„Mit Abstand am häufigsten fühlen sich Einwohner/innen (44 %) von Straßenlärm in Mitleidenschaft gezogen. Ebenso viele Befragte geben an, dass ihnen im Quartier Radwege fehlen. Beeinträchtigt fühlt sich weiterhin jeweils ca. ein Fünftel durch gefährliche und stark befahrene Straßen sowie durch Luftemissionen.“
Gesundheitsumfrage 2016, Landeshauptstadt Wiesbaden 2016a

Darüber hinaus fehlen zum Teil direkte Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen sowie zwischen den Stadtteilen untereinander (VEP, Radverkehr, S. 50). Frauen, Kinder und Jugendliche sind bei den Radfahrern stark unterrepräsentiert, was auf ein mangelndes Sicherheitsempfinden schließen lässt. Die in der Radverkehrskarte ausgewiesenen Radrouten zeigen, wie fragmentiert die Fahrradinfrastruktur zum jetzigen Zeitpunkt ist. Erste zukunftsweisende Konzepte sind die Umgestaltung der Bertramstraße/Goebenstraße als Fahrradstraße, die Planung einer Mischverkehrsstraße in der Gerichtsstraße oder auch die Anwohnerinitiative für eine Autofreie Wellritzstraße im Inneren Westend.

Das Schleichwegeprojekt des Wiesbadener Schulsportvereins hat in einer Untersuchung der Straßen aufgezeigt, welche Straßen besonders für Schüler geeignet sein können, um sicher mit dem Fahrrad zur Schule zu gelangen und unsichere Hauptstraßen zu



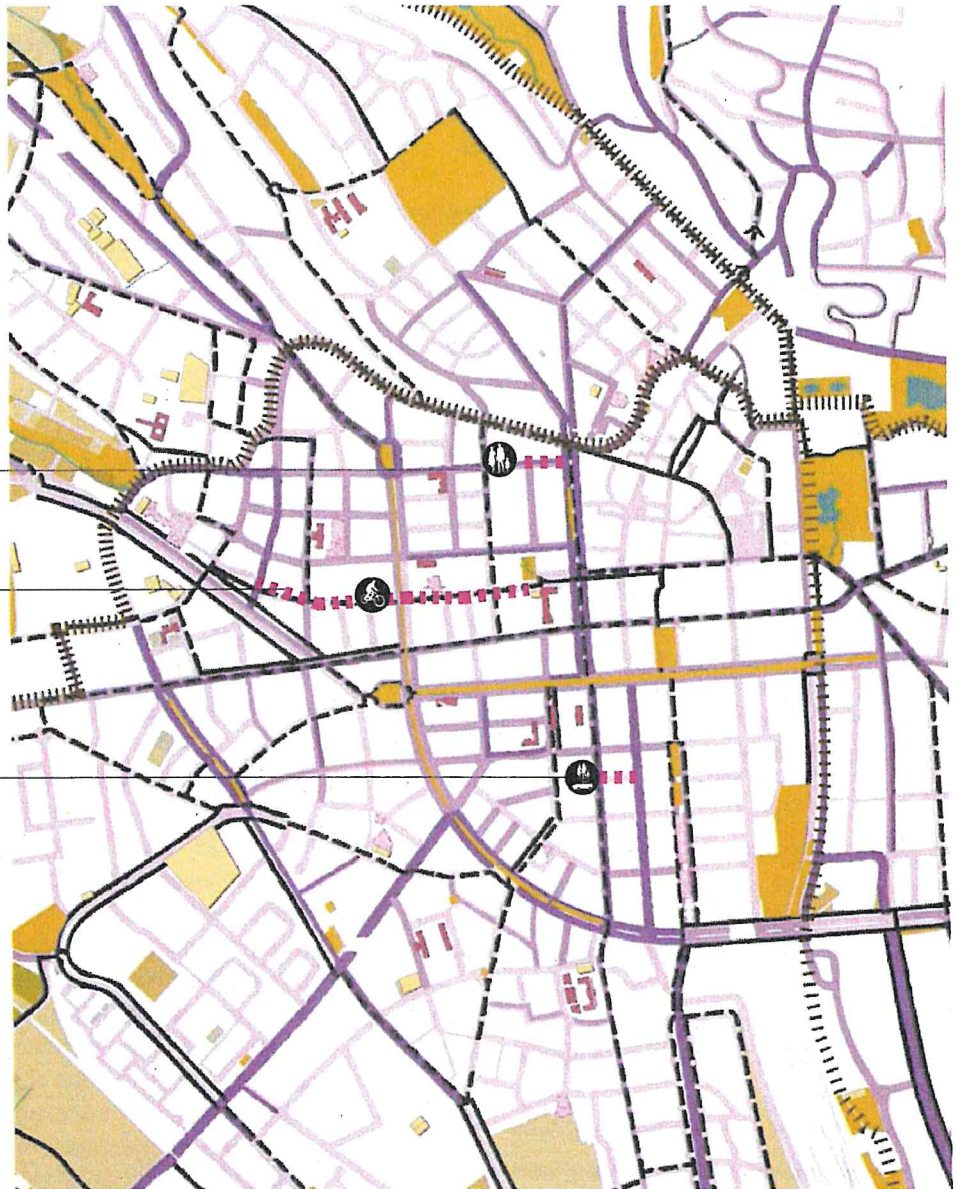
Abb. 34 Verkehrslärm und Freiraum in Dezibel, nach Lärmkarte 2017 Stadt Wiesbaden, Verkehrsbarrieren nach Karte Freizeit und Erholung - Konflikte, Stadt Wiesbaden Umweltamt 2016

- Schulen
- Sportflächen
- Spielplätze
- Nicht empfehlenswerte Straße*
- Bedingt empfehlenswerte Straße*
- Empfehlenswerte Straße*
- Fahrradroute**
- Fahrradroute über Straße**
- Regionalrouten:
Radroute Wasser, Stadt
und Landschaft, Zukünftige
Salzbachroute

Pilotprojekt Fußgängerzone Wellritzstraße

Fahrradstraße Bertramstr./Goebenstr.

Planung Mischverkehrsstraße



meiden. Auch die Hauptverbindungen in die für die Erholung relevanten Täler Wiesbadens, wie die Klarenthaler Straße und die Albrecht-Dürerstraße, sind nur bedingt bis nicht empfehlenswert.

Bezüglich des Ausbaus der Hauptverkehrsachsen versus der ruhigen Nebenstraßen, wurde allerdings im ersten Akteursworkshop herausgearbeitet, dass aufgrund der Vielfältigkeit an Fahrtypen beide Angebote gemacht werden müssen, für die schnellen Radler*innen wie auch für die gemütlichen Radler*innen.

Die nachhaltige Umstrukturierung des Verkehrs sollte als Chance genutzt werden, die rad- und fußfreundliche Qualität als auch die Gestaltqualität des Verkehrsraumes als Freiraum für die Wiesbadener im Huckepack mit dem Verkehrsumbau zu entwickeln. Aus den neuen Bedarfen in der Verkehrsplanung und der Freiraumplanung sollten Win-Win-Situationen geschaffen werden.

Abb. 37 Plan Fahrradinfrastruktur Fördergebiet, inkl. Daten der Radwegverkehrskarte und des Schleichwegeprojektes, Stadt Wiesbaden 2018
Abb. 38 Fahrradstraße Bertramstraße/ Goebenstraße, Martin Randelhoff 2017, CCO 1.0

Soziale Struktur, Umweltgerechtigkeit und Gesundheit

Die soziale Struktur des Fördergebietes zeichnet sich durch einen merkbaren Unterschied zwischen den Quartieren im Norden und im Süden aus. Dies betrifft hauptsächlich die Arbeitslosenquote, die in den nördlich gelegenen Planungsräumen höher als der Wiesbadener Durchschnitt und im Süden geringer als der Wiesbadener Durchschnitt liegt. Am höchsten ist diese im Raum Bleichstraße und im Raum Kurt-Schuhmacher Ring. Gleichzeitig sind hier auch prozentual mehr Jugendliche als im Wiesbadener Durchschnitt beheimatet.

Bezüglich der Freiraumgerechtigkeit ist also ein eklatantes Ungleichgewicht festzustellen. Die am stärksten von Arbeitslosigkeit und Niedrigeinkommen betroffenen Quartiere verfügen gleichzeitig über das knappste Freiraumangebot. Gerade in diesen Gebieten ist der Bedarf an Freiräumen im Wohnumfeld besonders hoch.

Einkommen, Sport und Gesundheit

Niedrigeinkommen korrelieren darüber hinaus auch mit der sportlichen Betätigung. Der Sportentwicklungsplan der Stadt Wiesbaden (2012) belegt dies: „Der Anteil der Sport- und Bewegungsaktiven mit Niedrigeinkommen beträgt 37 % und mit Höchsteinkommen 67 %.“ Das hat auch Folgen für die Gesundheit.

„Je niedriger Schulabschluss und Einkommen sind, desto schlechter ist der Gesundheitszustand. 14 % der Hauptschüler/innen und 15 % der Niedrigeinkommensbezieher/innen geht es gesundheitlich (sehr) schlecht. Bei Hochschulabsolventen/innen und Gutsituierten trifft dies nur auf jeweils 2 % zu.“
Sportentwicklungsplan Wiesbaden 2012

Gleichzeitig sind in den Quartieren außer den schulischen keine öffentlichen Sportanlagen vorhanden. Die Jugendbefragung Jugend in Wiesbaden 2017 offenbarte, dass Jugendliche Treffpunkte und Freizeitmöglichkeiten vermissen, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Dazu gehören einfach zugängliche, gut erreichbare und kostengünstige Angebote, die auf die

„Die Altersgruppe der heranwachsenden Kinder benutzt kaum noch herkömmliche Spielgeräte, sie spielt mehr bewegungsorientiert, oft sportähnlich spontan, spielerisch auch nach eigenen Regeln.“

Beltzig 1998, s.109



Jugendlichen zugeschnitten sind (vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik 2017). Wichtig ist in diesem Kontext, auch für jüngere Menschen Angebote zur Betätigung im Freiraum zu schaffen. Die neu geschaffenen informellen und nichtkommerziellen Angebote im Bereich des Kulturparks sind daher von besonderer Bedeutung.

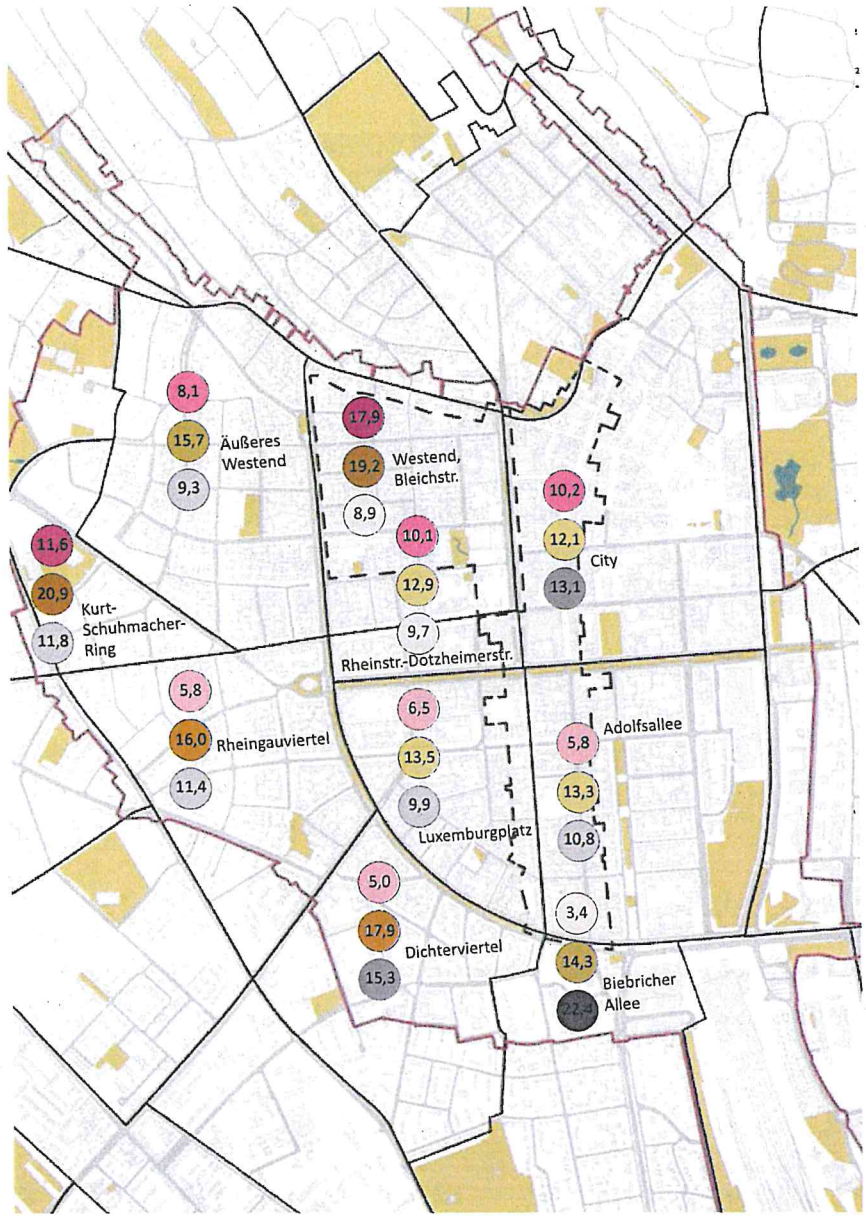
Mehr Freiraum und Sport in der dichten Stadt?

Aufgrund der Dichte müssen strategische Ansätze zum Tragen kommen, die entweder in vorhandene Flächen implementiert werden können, oder bisher ungenutzte Raumpotenziale durch beispielsweise die Multicodierung und Stapelung von Nutzungen aktivieren. Dies kann etwa durch die Nutzung von Dächern erfolgen. Ein realisiertes Beispiel ist die Sportanlage am Wallufer Platz, auf dem Dach eines Parkhauses. Weitere Möglichkeiten ergeben sich auch aus dem sich verändernden Sportverhalten. Um darauf zu reagieren, können neue Sportangebote auch in Form von Bewegungs- und Fitnesselementen wie urbanen Trimm-Dich-Pfaden in bestehende Grünverbindungen und Freiräume integriert werden.

Der Bevölkerungsanteil der über 64-Jährigen liegt nahezu im gesamten Fördergebiet deutlich unter dem Wiesbadener Durchschnitt. Nichtsdestotrotz sollten bei allen Maßnahmen in Anbetracht des demographischen Wandels (Zunahme der über 64-Jährigen bis 2030 in Wiesbaden: 51,5 %) auch für die Wiesbadener Innenstadt die Ansprüche älterer Menschen an den Freiraum mitgedacht werden.

Aus einer durchgeführten repräsentativen Befragung (Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik 2011) ergibt sich, dass Ältere andere sportliche Betätigungen bevorzugen als Jüngere. Die beliebteste Betätigung bei den 46-79-Jährigen ist „Spazieren gehen/Wandern“.

Daher sollte besonders die Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Qualität von innerstädtischen Grünverbindungen ‚ab der Haustür‘ verbessert werden.



„Mit dem Rollstuhl hat man es hier nicht leicht. Viele Bereiche werden zugeparkt und sind für mich schwer passierbar. Eine neue Gestaltung der Übergänge wäre prima.“
Frau im Rollstuhl

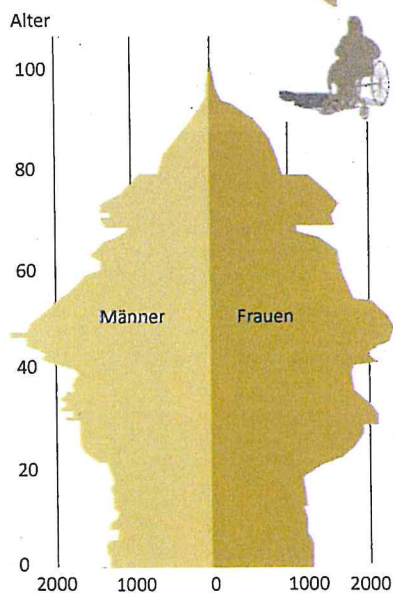


Abb. 39 Soziale Struktur im Fördergebiet: Arbeitslosenquote und Altersstruktur, nach Stadtteilprofile 2018, Amt für Statistik und Stadtforschung, Stadt Wiesbaden



Abb. 40 Alterspyramide Wiesbaden, nach wegweiser-kommune.de/ Bertelsmannstiftung 2018

Abb. 41 Multicodierung und Mehrfachnutzung in Wiesbaden - Sportplatz auf einer Tiefgarage am Wallufer Platz



Abb. 42 Historische Postkarte Rheinstraße
Abb. 43 Rheinstraße heute

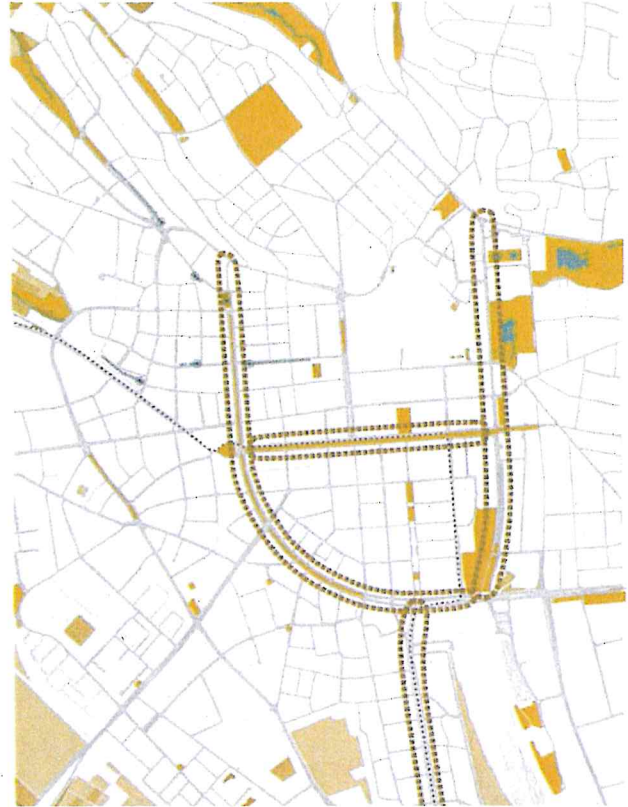


Abb. 44 Plan des historischen Alleensystems, nach Spielmannatlass 1910
Abb. 45 abcd: Schwierige Querbarkeit und Verbauung der Alleen

Abb. 46 Raumpotenzial der Parkplätze und des Straßenraumes

Abb. 47 Raumpotenzial Ergänzung Straßenbaumbestand, in dunkelgrün Vorschlag Neupflanzung



Urban Green Mapping – räumliche Potenziale

Das Urban Green Mapping diente auch dazu, im Fördergebiet relevante qualitative und quantitative Potenziale zu erfassen. Die identifizierten Raumpotenziale werden im Folgenden kurz umrissen.

Raumpotenzial Alleen

Die Alleen (Siehe Abb.44) als historische Schmuckalleen sind in ihrer Gestaltqualität und dem Pflegezustand heute nicht mehr als historische und qualitätsvolle Freiraumachsen erlebbar. Es fehlt eine der historischen Identität angemessene Bepflanzung, Pflege, Beläge und Möblierung. Vielerorts sind die Alleen u. a. durch Stromkästen, Litfaßsäulen und Müllcontainer verbaut, besonders auch in den Zugangsbereichen. Teilweise wurden Flächen als Parkplätze umfunktioniert, es fehlt an Sitzmöglichkeiten und angemessener Bepflanzung. Zusammen mit der hohen Verkehrs-, Schadstoff- und Lärmbelastung resultiert die Vernachlässigung in der hauptsächlichen Nutzung zum Hunderauslauf und Transit. Aufgabe wird es daher sein, diese stadtbildprägende Freiraumstruktur zu qualifizieren und wieder erlebbar zu machen.

Raumpotenzial Parkplätze

Ein weiteres freiraumrelevantes Thema, das eng mit der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängt, sind die Flächen des ruhenden Verkehrs. Die Wiesbadener Innenstadt ist doppelt belastet, zum einen durch einen Mangel an Freiflächen und zum anderen durch Flächenkonkurrenzen, die sich aus dem Verkehrsraum- und Parkplatzbedarf ergeben. Das Urban Mapping zeigt, dass viele städtebaulich günstig gelegene Flächen wie etwa der Gutenbergplatz oder der Elsässer Platz als Parkplätze genutzt werden. Sie bergen ein Freiraumpotenzial, das im Kontext neuer Mobilitätskonzepte freigesetzt werden

könnte.

Um das im Landschaftsplan formulierte Ziel der besseren Freiraumversorgung in der Innenstadt zu verwirklichen, sollten diese Flächen mitgedacht werden. Das erfordert ein ressortübergreifendes Handeln und die Entwicklung integrierter Parkraumkonzepte. Innovative kooperative Lösungen könnten darin bestehen, dass Stellplatzanlagen von Einkaufsmärkten, Behörden oder Versicherungen in ein Parkraummanagement einbezogen werden, so dass eine Doppelnutzung für die Anwohner*innen abends und am Wochenende ermöglicht wird („Stellplatzsharing“; vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt. 2016b). Planungen wie die Umgestaltung des als Parkplatz genutzten Elsässer Platz als Quartierspark haben Vorbildcharakter und könnten als Initial für weitere Umnutzungen dienen.

Raumpotenzial Verkehrsknoten

Ein weiteres kleinteiliges Potenzial für ein Mehr an Stadtgrün auf Quartiersebene bieten einige Verkehrsknoten.

Im Straßenbau der siebziger Jahre wurden häufig für Rechtsabbieger*innen gesonderte Fahrspuren mit Verkehrsinseln angelegt. Dies führte dazu, dass die Nebenräume an den Gebäuden und Grünflächen verkleinert wurden. Mit dem Ziel einer qualitativen und quantitativen Aufwertung des Stadtgrüns sollte daher im Zuge von ohnehin stattfindenden Straßenumbauten geprüft werden, ob hier Potenziale für mehr Aufenthaltsqualität und Grünausstattung mit Bäumen aktiviert werden können.

Großzügige Gehwegaufweitungen in Kreuzungsbereichen können für kleine lokale Freiraumaneignungen nutzbar gemacht werden. Somit könnte ein neues ergänzendes Netz an Mikroplätzen entstehen, die



RAUMPOTENZIAL PARKPLÄTZE



RAUMPOTENZIAL KNOTEN



Abb. 48 Freiraumpotenzial An der Dreilliliengasse
 Abb. 49 Freiraumpotenzial Nettelbeckstraße
 Abb. 50 Parkplatz Salzbaehue

Abb. 51 Freiraumpotenzial Gutenbergplatz
 Abb. 52 a,b,c,d: Freiraumpotenziale von Verkehrsknoten und Aufweigungen in Wiesbaden, Luftbild: Stadt Wiesbaden

Abb. 53 Raumpotenzial private Freiflächen
gründerzeitlicher Blöcke
Abb. 54 Raumpotenzial Schulen



kleine grüne Oasen als Orte des nachbarschaftlichen Austauschs und gemeinsamer Aktivitäten schaffen.

Raumpotenzial Schulen

Die Öffnung und Mehrfachnutzung der schulischen Freiflächen über die Schulzeiten hinaus erschließt das vorhandene Raumpotenzial und ermöglicht es, das Spiel- und Freiflächenangebot besonders für Kinder und Jugendliche in der Innenstadt zu erweitern. Schulen werden wegen Schulferien, Feiertagen und Wochenenden an durchschnittlich 50 % der Tage nicht für den Schulbetrieb genutzt. Weiterhin endet der Schulbetrieb in den späteren Nachmittagsstunden. Damit besteht ein erhebliches temporäres Flächenpotenzial.

Aktuell sind die Schulhöfe von zwei Schulen im Plangebiet für die Nutzung geöffnet:

- Friedrich-Ludwig-Jahn-Schule
- Hebbelschule

Raumpotenzial privates Grün

Besonders die stark versiegelten Hinterhöfe ohne ausreichende Luftzirkulation können sich im Sommer extrem aufheizen. Sie beeinflussen sowohl die klimatischen Bedingungen des Stadtraums als auch in den Wohnungen. Da zahlreiche Höfe versiegelt sind, besteht ein erhebliches Flächenpotenzial der Begrünung. Hierbei können auch die Flächen in der dritten Dimension, also die Fassaden mit einbezogen werden. Begrünte Dächer haben nicht nur ökologische und klimatische Vorteile, sondern können auch als Freiraum in der zweiten Ebene entwickelt werden.

Die Stadt Wiesbaden verfolgt dieses Ziel bei Neubauten, so verfügen beispielsweise die geeigneten Dächer um das neu entstandene Liliencarré über eine extensive Dachbegrünung. Ein Potenzial stellt auch die bestehende Baustruktur dar. Auch wenn die grün-

derzeitliche Bebauung überwiegend ungeeignet ist, bieten die Flachbauten in den Hinterhöfen als auch die öffentlichen Bauten ein zukünftiges Potenzial für Dach- und Fassadenbegrünungen.

Die vielfache Umnutzung der Vorgärten in den gründerzeitlichen Bürgerquartieren wie im äußeren Westend und dem Rheingauviertel zu versiegelten Infrastrukturflächen (Müllplätze, Fahrradständer, Stellplätze) beeinträchtigt das historische freiräumlich-städtebauliche Bild der Stadt. Grüngestaltete Vorgärten dienen darüber hinaus nicht nur dem Schmuck und der Atmosphäre des Freiraums, sondern auch dem klimatischen Ausgleich und der urbanen Biodiversität.

Für Hofbegrünung, Entsiegelung von Vorgärten, Fassaden- und Dachbegrünung besteht ein erhebliches Potenzial, um auf privaten Flächen neues Grün zu schaffen.

Grünpotenzial Straßen

Der historische Straßenbaumbestand Wiesbadens prägt in besonderer Weise die atmosphärische Qualität des Freiraums in der Wiesbadener Innenstadt. Orte wie das Rheingauviertel sind wegen ihrer besonderen Atmosphäre beliebt, die Straßenbäume spenden Schatten, schaffen einen grünen Wohlfühlraum und können zusätzlich die Luft reinigen und kühlen. Bei der Betrachtung des Straßenbaumbestandes wird deutlich, dass ein Ungleichgewicht zwischen den baumbestandenen bürgerlichen Vierteln der letzten gründerzeitlichen Stadterweiterung im Rheingauviertel und im äußeren Westend im Vergleich zu den baumarmen Quartieren des inneren Westends und des Zentrums besteht. Die perspektivische Erweiterung des Straßenbaumbestandes bietet eine praktische Möglichkeit, um die freiraumarmen Viertel des Zentrums grüner zu machen.

Aktuelle Planungen

Im Folgenden werden eine Auswahl von aktuell bedeutsamen Planungen, Projekte sowie Leitbilder zur Erweiterung des Stadtgrüns im Fördergebiet zusammengefasst.

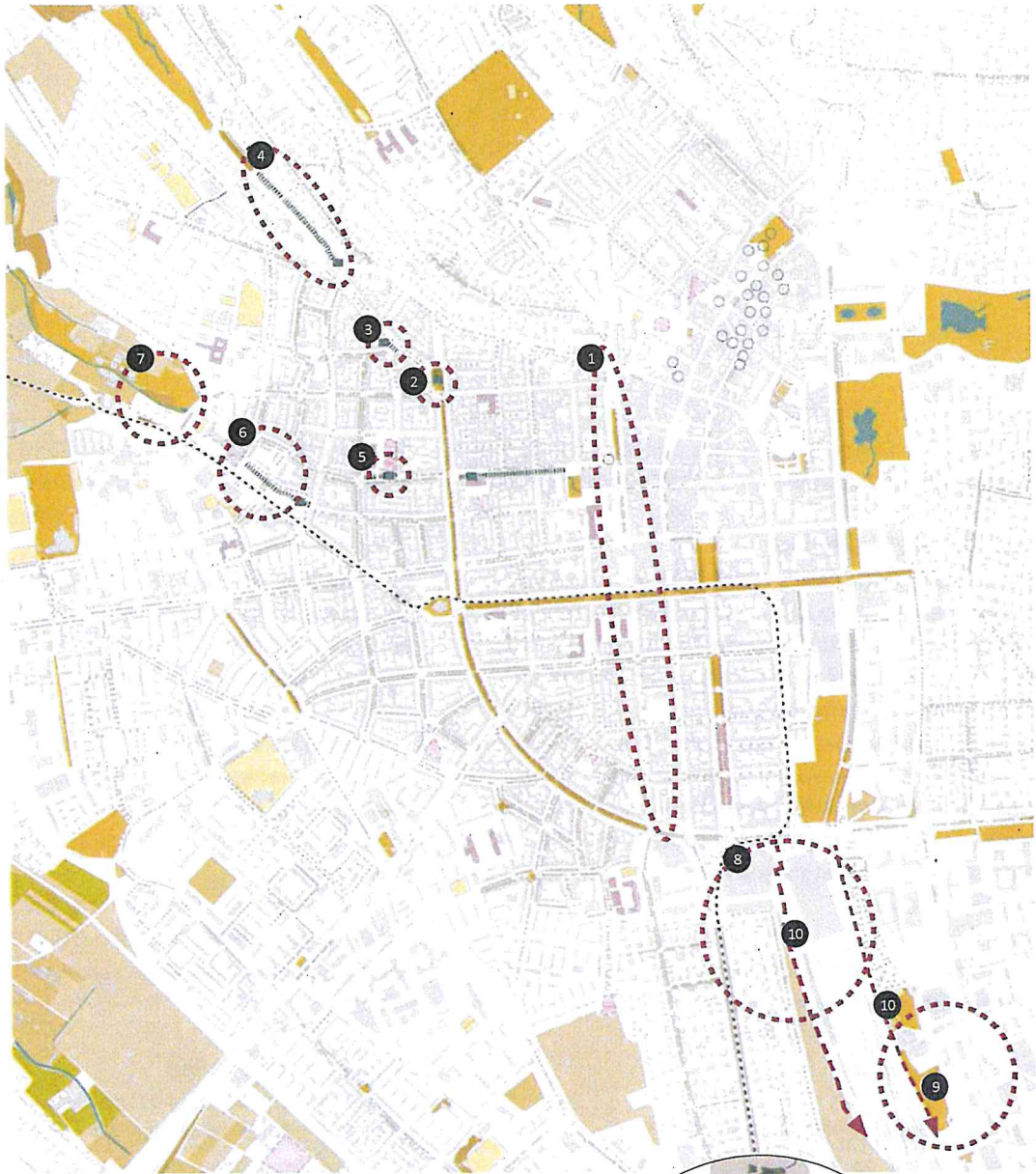
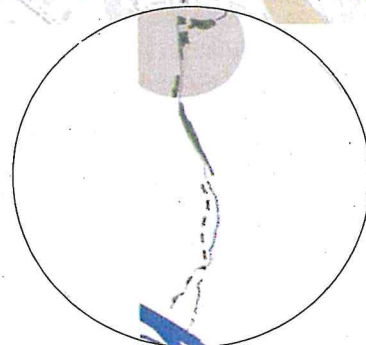


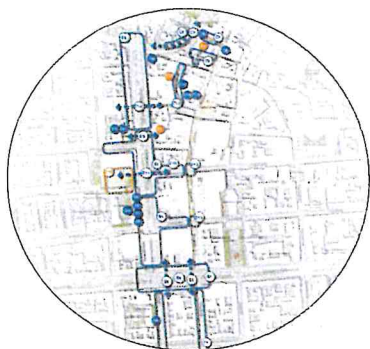
Abb. 55 Plan Verortung aktuelle Planungen

Abb. 56 a-l: Pläne der entsprechenden Fachplanungen, bereitgestellt durch die Stadt Wiesbaden



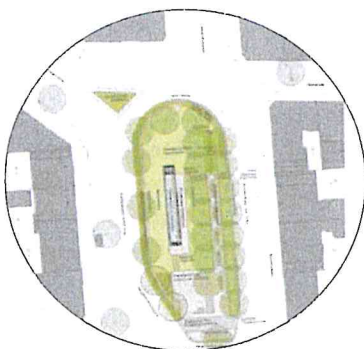
10 ENTWICKLUNGSKONZEPT SALZBACH-ROUTE

Der Rhein soll über das Salzbach-Tal über zwei Routen für Fahrradfahrer angebunden werden, einer Panoramaroute beginnend auf der Westseite des Hauptbahnhofs und einer flachen Expressroute auf der Ostseite durch den Kulturpark.



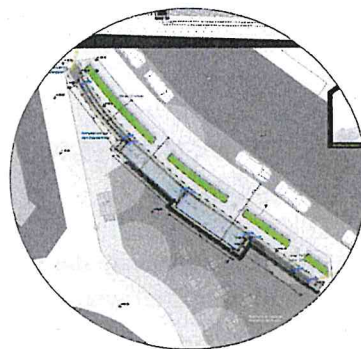
1 UMBAU SCHWALBACHER STRASSE

Das Integrierte Städtebauliche Handlungskonzept für das Quartier Innenstadt-West will mit der Neugestaltung der Schwalbacher Straße den Komfort für Fuß- und Radverkehr erhöhen sowie City und Westend besser verzahnen.



2 BÄCHE ANS LICHT SEDANPLATZ

Im Rahmen des Programmes *Bäche ans Licht* soll der Sedanplatz durch eine Neuordnung und Gestaltungsmaßnahmen wie dem Bau eines Wassertisches zur Freilegung des Bachlaufs aufgewertet werden.



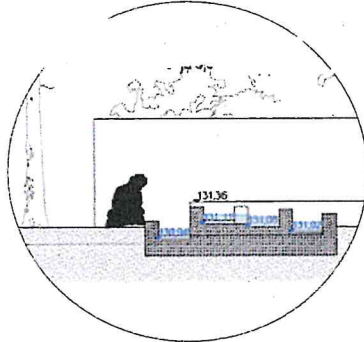
3 BÄCHE ANS LICHT BÜLOWPLÄTZCHEN

Am Bülowplätzchen soll im Rahmen des Programmes *Bäche ans Licht* eine Offenlegung der Kesselbaches erfolgen. Gleichzeitig sollen die Freiraumstrukturen des kleinen Quartiersplatzes aufgewertet werden.



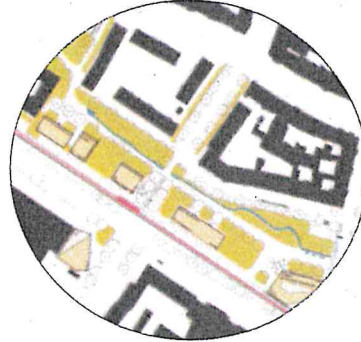
4 BÄCHE ANS LICHT DÜRER STRASSE

Entlang der Dürerstraße zwischen Walkmühltal und Dürer Platz soll der Kesselbach in Form einer steinernen Rinne als lineares Element entlang des Gehweges erfahrbar gemacht werden.



5 BÄCHE ANS LICHT BLÜCHER PLATZ

An der südlichen Seite des hauptsächlich als Spielplatz genutzten Blücher Platzes soll die Wellritz in Form eines Wasserspiels wieder freigelegt werden.



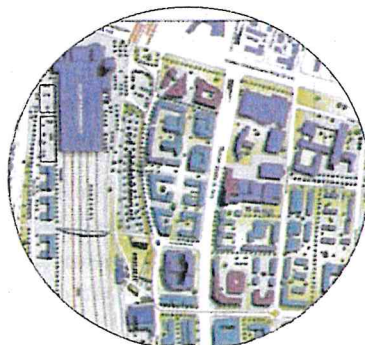
6 BÄCHE ANS LICHT ELSÄSSER PLATZ

Der Elsässer Platz soll vom Parkplatz zum Quartierspark umgebaut werden, eventuell mit einer Teilbebauung. In dem neuen Park soll als Teil des *Bäche ans Licht*-Programmes die Wellritz freigelegt werden.



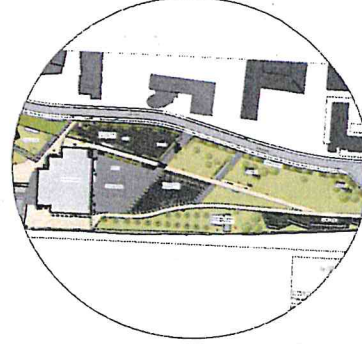
7 PROJEKT WELLRITZTAL

Die Renaturierung des Wellritztales wird mit der naturnahen Gestaltung und der Schaffung von Freiraumangeboten für die angrenzenden Quartiere vollendet.



8 B-PLAN EHEMALIGE HAUPTPOST

Gemäß den Festsetzungen des B-Planes *Ehemalige Hauptpost* soll der westlich an den Hauptbahnhof grenzende Streifen mit Hotel- und Wohnfunktionen bebaut werden.



9 NEUKONZEPTION KULTUR-PARK

Der Kulturpark wird im südlichen Bereich um Grillstellen, Vegetationsflächen und Graffitiwände ergänzt.

4 ZUSAMMENFASSUNG STÄRKEN/ SCHWÄCHEN

Die Stärken und Schwächen der Freiraumstruktur im Fördergebiet werden im Folgenden zusammengefasst.

STÄRKEN



Die Stadt ist bis heute entscheidend durch die Täler als landschaftliche Freiraumverbindungen in den Taunus geprägt. Die Nähe der Täler stellt ein großes Erholungspotenzial für die Bewohner*innen der Innenstadt dar.



Die zu Beginn des 20. Jahrhunderts von Alexander Fach geplanten Prachtalleen als städtebauliches Gesamtensemble mit ihrem raumwirksamen Baumbestand prägen das räumliche Bild der Stadt.



Die städtebauliche Qualität und Attraktivität des gründerzeitlichen Flächendenkmals bildet zusammen mit der historischen Entwicklung als Kurstadt die DNA, den urbanen Identitätskern der Stadt.



Historische Parkanlagen wie die Herbert- und Reisinger-Anlagen und der Kurpark aber auch die Plätze des Zentrums wie der Luisenplatz und das Dernsche Gelände sind repräsentative und hochwertige Freiräume für die Wiesbadener*innen und für Besucher*innen.



Einige der Wiesbadener Stadtplätze leisten durch ihre räumliche Lage einen wichtigen Beitrag zu der Freiraumversorgung.



Die Viertel der gründerzeitlichen Bürgerhäuser schaffen mit den baumbestanden Straßen und den Vorgärten eine hohe atmosphärische Qualität des öffentlichen Raumes.



Erste Konzepte wie die Einrichtung einer Fahrradstraße weisen den Weg für eine zukunftsorientierte, nachhaltige grüne Infrastruktur.

Übergeordnete Schwächen, die das gesamte Fördergebiet beeinflussen, sind das innerstädtische Überwärmungsgebiet und die generelle Unterversorgung mit wohnungsnahem Grün.

Einige der Merkmale beherbergen gleichzeitig Stärken als auch Schwächen.

SCHWÄCHEN



Die Verbindungen der Täler bis in die dicht bebaute Innenstadt sind nicht als grüne Verbindungen entwickelt. Hier besteht Handlungsbedarf, um sichere, atmosphärische und barrierefreie Verknüpfungen zwischen Stadt und Landschaft zu schaffen.



Durch das hohe Verkehrsaufkommen, schlechte Querungsmöglichkeiten und eine vernachlässigte Gestaltung fehlt es den Alleen heute an freiräumlicher Qualität.



Viele Übergangsbereiche am ersten Ring zu den Tälern als auch an den Taleingängen sind stark durch den Straßenraum geprägt. Städtebauliche Markanten wie die Ringkirche werden so als Verkehrsinsel wahrgenommen.



Gleichzeitig bedingt die gründerzeitliche Stadtstruktur eine sehr hohe Dichte, die dazu führt, dass die Innenstadt mit Freiflächen unterversorgt ist und sich Hitzeinseleffekte verstärken. Dies geht einher mit geringer Biodiversität und fragmentierten Biotopstrukturen.



Zahlreiche innerstädtische Stadtplätze wie der Elsässer Platz oder der Gutenbergplatz werden als Stellplatzanlagen genutzt. Damit weisen sie eine hohe Versiegelung auf, die klimatische Entlastung und Freiraumqualität ist damit wenig entwickelt. Mit der Stellplatznutzung von Stadtplätzen wird ein Potenzial für mehr Freiraumqualität in der inneren Stadt nicht genutzt.



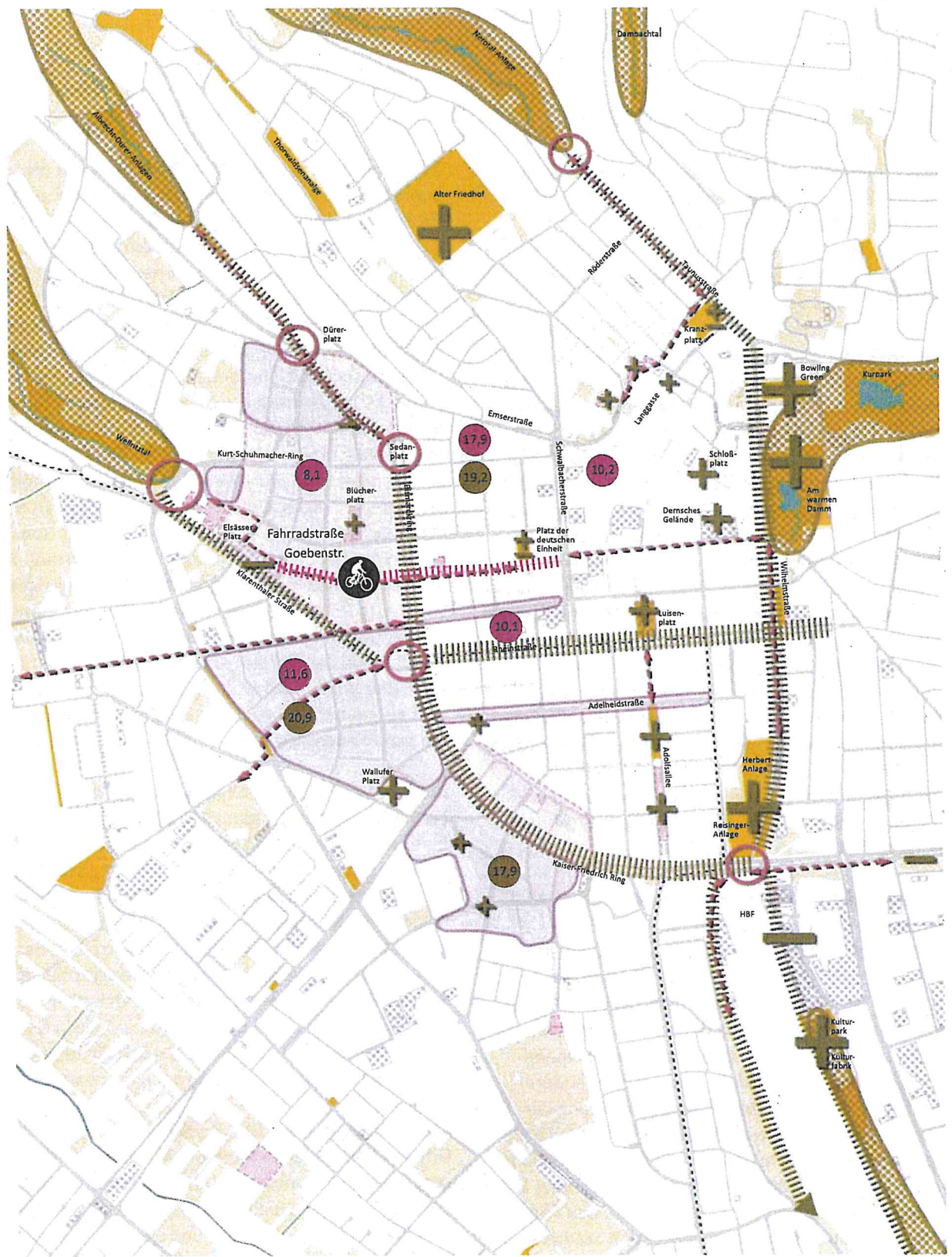
Manche Stadtplätze sind in ihrer Aufenthalts- und Nutzungsqualität durch eine in die Jahre gekommene Gestaltung oder soziale Spannungen eingeschränkt.



Planungsräume mit überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit und schlechter Grünversorgung stehen den Zielen der Umweltgerechtigkeit entgegen. Die Bedingungen können sich auch gesundheitlich negativ auswirken.



Die Autoorientierung der Verkehrsräume bindet viel Fläche für den MIV.



- | | | | |
|--|---|--|---|
|  Täler |  Alleen |  Fehlende Grünverbindungen |  Innerstädtische Parkplätze als Potentialraum für Grün |
|  Direkte Verbindungen Innenstadt-Täler |  Übergangsbereiche Innenstadt/ Täler |  Historische Parkanlagen, Parks und Plätze |  Kleine Quartiersplätze |
|  Gründerzeitliche Viertel mit wertvollem Straßenbaumbestand und Vorgärten |  Gründerzeitliche Viertel mit teilweise erhaltenem wertvollen Straßenbaumbestand und Vorgärten |  Planungsräume mit hoher Arbeitslosigkeit/ mit hohem Anteil unter 18-Jähriger |  Fahrradstraße Goebenstraße |
| | |  | |

Abb. 57 Plan Stärken und Schwächen

5 ABGRENZUNG FÖRDERGEBIET

Das Fördergebiet umfasst die Wiesbadener Innenstadt sowie die weiterführenden direkten Verbindungen in die Täler Wiesbadens.

Die Fördergebietsgrenze und Änderungen im Erarbeitungsprozess

Die ursprüngliche Abgrenzung des Fördergebietes umfasste die Wiesbadener Innenstadt sowie einen südlichen Fortsatz von dem Hauptbahnhof entlang der Gleise und des Salzaches bis an die Mainzer Straße kurz vor der S-Bahnstation Wiesbaden Ost. Dieser Gebietsfortsatz begründete sich zum einen in der gewünschten Inkludierung des Kulturparks südöstlich des Hauptbahnhofes, um eine geplante Erweiterung des Parks (Rahmenplanung Mainzer Straße) in die Förderkulisse aufzunehmen und zum anderen in der Absicht, die Planung für den Radweg Salzbachroute mithinein zuzunehmen. Auf den Flächen des Kulturparks soll zukünftig im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Salzbachroute auch eine neue Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Innenstadt und Biebricher Rheinufer verlaufen (siehe aktuelle Planungen, S.30); daher wurde die Fördergebietsgrenze südlich entlang der geplanten Route integriert. Im Zuge der Entwicklung des ISEK Stadtgrün wurden folgende Änderungen an der Fördergebietsgrenze vorgenommen:

1. Verkleinerung des Fördergebietes um den südlichen Bereich der Salzbachroute

Die Gebietsabgrenzung der Salzbachroute weiter südlich (Siehe Abb. 59) wurde im Verlauf der Erarbeitung des ISEK Zukunft Stadtgrün von der Projektgruppe infrage gestellt, da die Route nicht direkt zur Verbesserung der Freiraumsituation in der Innenstadt beiträgt. Hier wird die Beantragung anderer (europäischer) Fördermittel zur Finanzierung der Salzbachroute als sinnvoll erachtet, da in der Fördergebietsabgrenzung nur ein Teil der Route abgebildet ist und die tatsächlichen Kosten für die Planung für diesen Abschnitt von ca. 3 km eventuell den Fördermittelrahmen des Programmes Zukunft Stadtgrün im Kontext der anderen Maßnahmen zu stark strapazieren könnte. Daher wird das Fördergebiet in Richtung der Salzbachroute auf den städtischen Auftakt um den Hauptbahnhof verkleinert. Dieser Bereich steht in einer direkten Wechselbeziehung zum sozialen Umfeld der Innenstadtquartiere und trägt somit zum Kernanliegen des ISEK Zukunft Stadtgrün für Wiesbaden - einer Verbesserung der Freiraumsituation für

die Bewohner*innen der Innenstadt - bei.

2. Erweiterung der Fördergebietsgrenze um die linearen Verbindungen zwischen Innenstadt und den Tälern nach dem Leitbild der ‚Grün-blauen Bänder‘

Die erarbeiteten Analysen zeigen ein erhebliches Freiraumdefizit in der Wiesbadener Innenstadt (siehe Kap.3 Freiraumversorgung, S.16). Da auch die räumlichen Reserven für die Schaffung von mehr Grün sehr begrenzt sind, wurde das Konzept der Grün-blauen Bänder entwickelt. Um den Freiraummangel auszugleichen, sollten die angrenzenden Landschaftsräume, die Wiesbadener Täler, durch eine grüne und attraktive Gestaltung der Wegeverbindungen in die Täler aus dem Zentrum ‚näher an die Stadt herangeholt werden‘. Durch attraktive Grünverbindungen ist der Weg selbst schon Teil der Freiraumerholung. Somit rücken die Täler gefühlt näher an die Innenstadt. Auf Basis dieses Konzeptes wurde der Gebietszuschnitt von der Innenstadt um die linearen Verbindungen und die Verknüpfungspunkte in das Wellritzal, das Walkmühltal und das Nerotal ergänzt.

Auf diese Weise wird ein wesentlicher Baustein der Freiraumqualifizierung in das Programm Zukunft Stadtgrün aufgenommen.

3. Erweiterung Gustav-Stresemann-Ring als Teil des Leitbildes ‚Alleen als Identitätsorte‘

Eine weitere Ergänzung im Sinne des Leitbildes „Stärkung der alleeartigen Magistralen“ ist die Gebietsweiterung entlang des Gustav-Stresemann-Ringes östlich des Hauptbahnhofes. Hier befindet sich ein straßenbegleitender parkartiger Grünstreifen, der zusammen mit der Aufwertung der Magistrale Kaiser-Friedrich-Ring im Sinne der Gestaltungsleitlinie zur Erhöhung der urbanen Biodiversität aufgewertet werden soll (Siehe Maßnahme 3.4 Qualifizierung Grünanlage Gustav-Stresemann-Ring, Anhang S. 29).

4. Erweiterung Areal Diltthey-Schule

Um den vorhandenen Freiraum in der Wiesbadener Innenstadt optimal zu nutzen, nimmt das ISEK Zukunft Stadtgrün auch die im Gebiet vorhandenen Schulfreiflächen in den Blick und sieht vor, diese zu qualifizieren und auch außerhalb des Schulbetriebs für die Nutzung durch die Bewohner*innen zu öffnen (Anhang Maßnahme 4.2). Beim zweiten Workshop wurde die Diltthey-Schule als optimal für die Maßnahme genannt, da sie mit der Öffnung des Schulhofes ähnliche Pläne verfolgt. Nach einer Prüfung wurde daher das Areal der Diltthey-Schule mit in die Gebietskulisse aufgenommen.

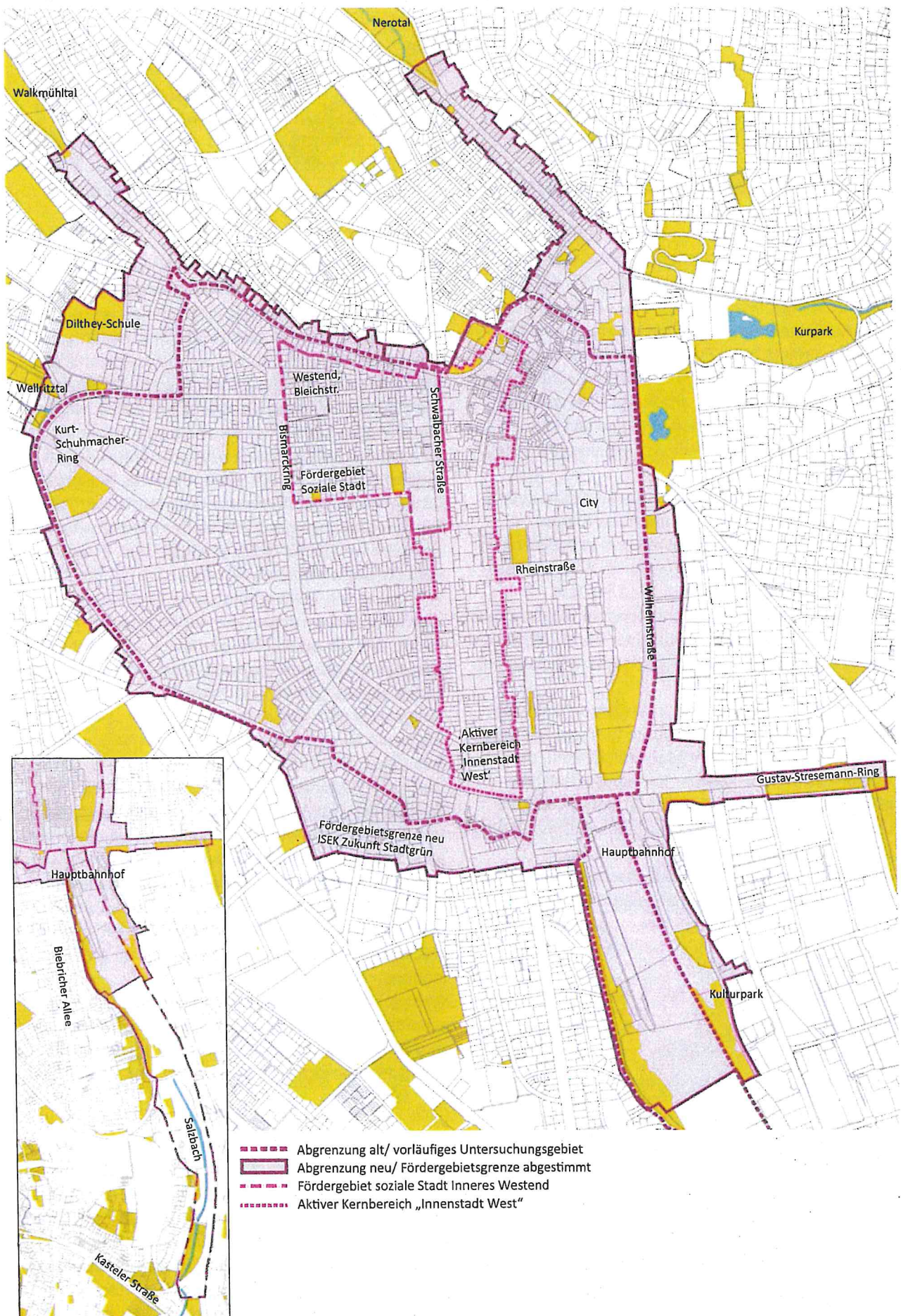


Abb. 58 Fördergebietsgrenze alt & neu
 Abb. 59 Teilabschnitt der Salzbachroute war vormalig Teil des vorläufigen Untersuchungsgebietes

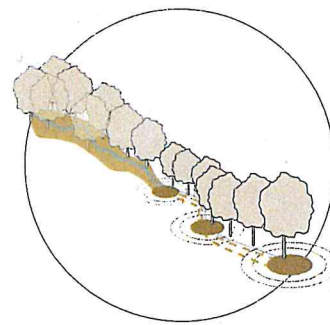
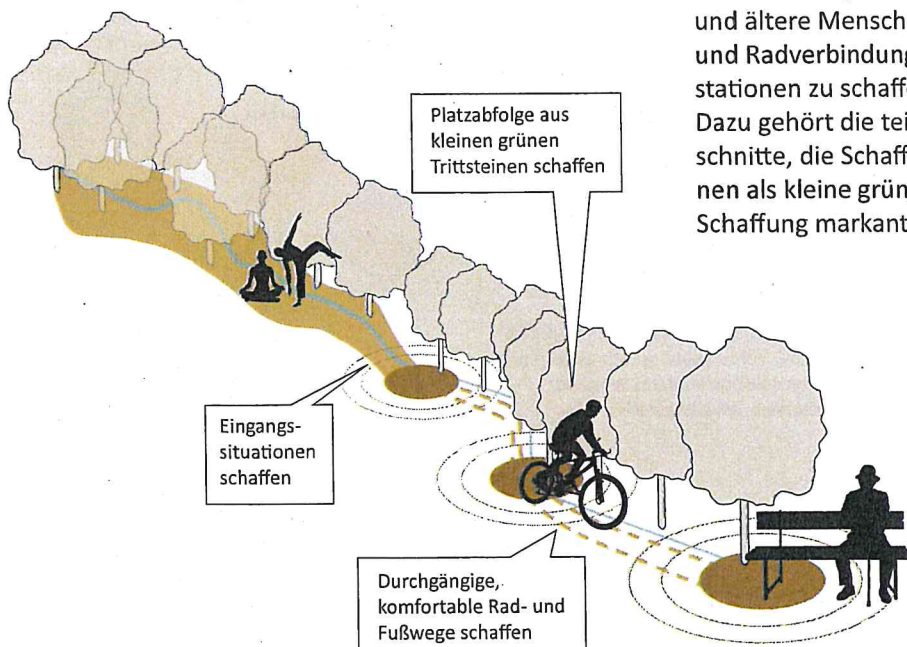
6 LEITBILDER, ZIELE, GESTALTUNGSLITLINIEN

Aus den Analysen der Gesamtstadt und des Untersuchungsraumes, der zusammenfassenden Bewertung der Stärken und Schwächen als auch der spezifischen Herausforderungen und Potenziale der Wiesbadener Innenstadt wurden drei Leitbilder für das ISEK Zukunft Stadtgrün entwickelt. Die Leitbilder bündeln Einzelprojekte zu strategischen Handlungsfeldern, die eine zielgerichtete Entwicklung des Wiesbadener Stadtgrüns fördern. Mit den Leitbildern wird ein übergeordnetes Ziel benannt, auf das sich Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft verständigen können. Die Umsetzung kann dann flexibel durch verschiedene Einzelprojekte erfolgen.

Die Leitbilder wurden gemeinsam mit der Projektgruppe geschärft und im Rahmen des Akteursworkshops mit lokalen Akteuren und interessierten Initiativen weiterentwickelt (siehe im Anhang Protokoll Workshop 1- Leitbilder vom 11.9.2018). Zusammen bilden die drei entwickelten Leitbilder ein langfristiges Ziel zur Schaffung einer nachhaltigen und vernetzten grünen Infrastruktur für die Wiesbadener Innenstadt.

Dazu gehört die Anpassung und teilweise Umwandlung verkehrlich geprägter Räume für mehr Stadtgrün und umweltverträglichere Mobilitätsformen, die Nutzung kleinmaßstäblicher Raumpotenziale, die Mehrfachnutzung bestehender Strukturen und die Umgestaltung ehemals grauer Verkehrsinfrastruktur in eine vernetzte lineare grüne Infrastruktur.

Die Leitbilder schaffen den planerischen Rahmen, aus dem die Einzelmaßnahmen abgeleitet werden.



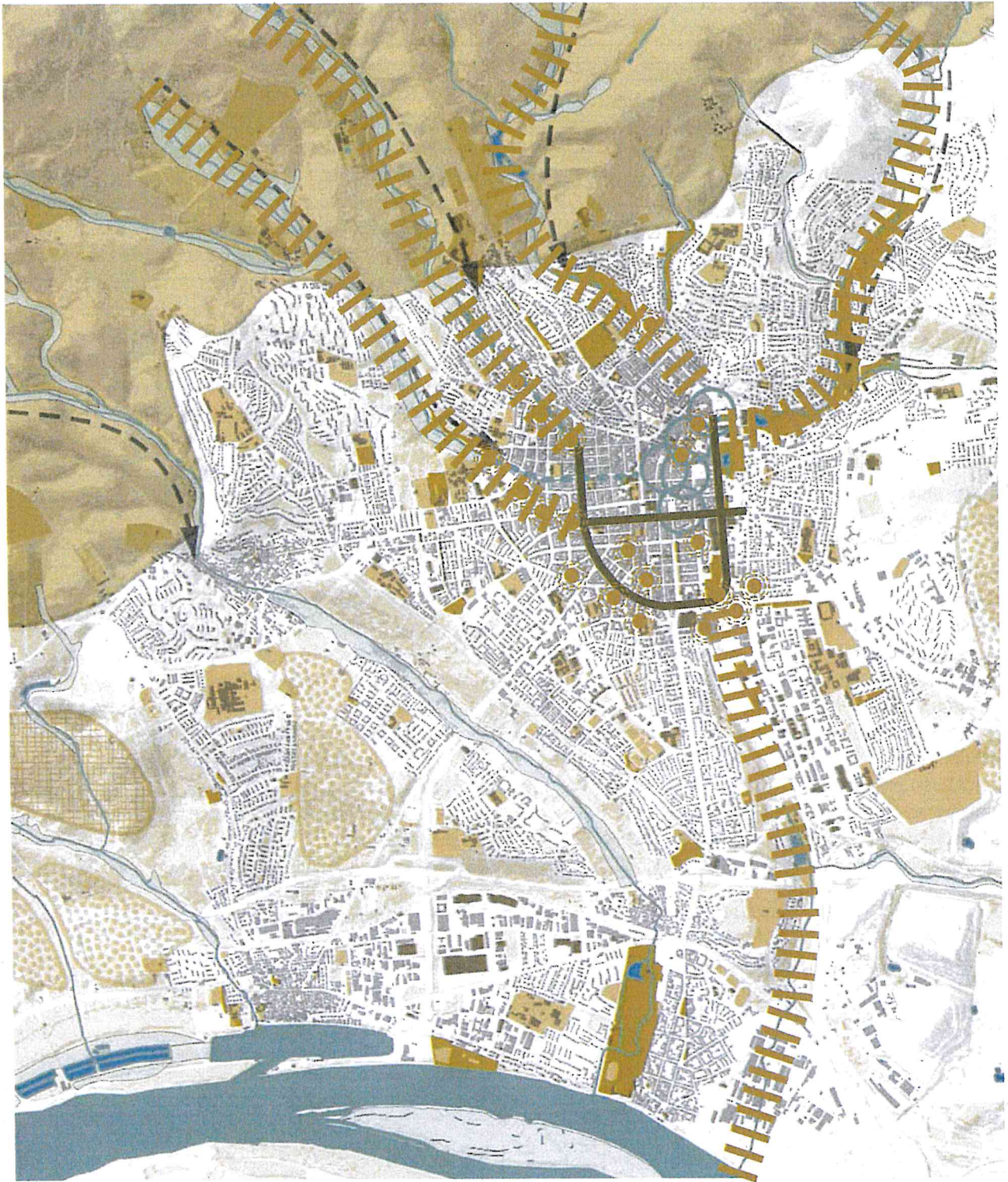
**LEITBILD
GRÜN-BLAUE
BÄNDER
/ BÄCHE ANS LICHT**
Von der Stadt in die
Taubustäler und
an den Rhein

Da die Freiraumversorgung der Bewohner*innen im Fördergebiet wegen der hohen städtebaulichen Dichte nur in begrenztem Umfang im Fördergebiet selbst verbessert werden kann, sollten die identitätsprägenden Freiräume der Talstrukturen durch komfortable und grüne Anbindungen für den Rad- und Fußverkehr „ab der Haustür“ näher in die Innenstadt geholt werden. Die vier grün-blauen Bänder Wellritzal, Walkmühlal, Nerotal und Salzbachtal ermöglichen besonders aus den freiraumarmen Vierteln wie Inneres Westend, Dichterviertel und Rheingauviertel attraktive Freiraumverbindungen in die Täler. Der Landschaftsraum der Täler wird in die dichte Stadt geführt. Zugleich wird die Stadt näher an die Landschaft gebracht. Die Freilegung von Teilabschnitten der Bäche stellt das sichtbare Zeichen dieser Verknüpfung dar.

In den Workshops wurden die Täler auch durchweg als wichtige Grünräume angesehen, bezeichnend waren Labels wie die „grünen Fluchtwege“ aus der Stadt. Für die vier grün-blauen Bänder mit den jeweils identifizierten Einzelmaßnahmen sollte zuerst jeweils ein Rahmenplan entwickelt werden, in dem detaillierte räumliche Angaben zu den Einzelmaßnahmen im Kontext der Entwicklung des Gesamtbandes gemacht werden. Der Rahmenplan wird gleichzeitig die Aufgabe haben, sonstige Aktivitäten und Projekte anderer Akteure und der Fachverwaltung konkret zu lenken. Das Ziel ist es, auch für jüngere Menschen, Familien und ältere Menschen komfortable durchgängige Fuß- und Radverbindungen mit kleinen Plätzen als Wegestationen zu schaffen.

Dazu gehört die teilweise Anpassung der Straßenquerschnitte, die Schaffung von grünen Freiraumtrittsteinen als kleine grüne Inseln zum Aufenthalt und die Schaffung markanter Eingangssituationen in die Täler.

*„Eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung der Verbindungen in die Täler für alle Bewohner*innen kann das knappe Freiraumangebot in den inneren Stadtvierteln abmildern.“*
Ergebnis Workshop 1



**LEITBILDER
IM GESAMTSTÄDTISCHEN
KONTEXT**



**GRÜN-BLAUE BÄNDER
BÄCHE ANS LICHT**

Von der Stadt in die Bergtäler und an den Rhein



ALLEEN ALS IDENTITÄTSORTE

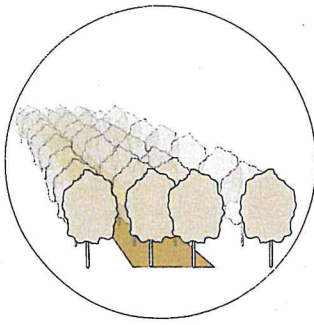
Qualitäten herausstellen und nutzbar machen



MIKRO-OASEN

Kleine Interventionen im öffentlichen Raum & Grün
selber machen, private Freiraumpotentiale aktivieren

Abb. 60 Plan Leitbilder im gesamtstädtischen Kontext



**LEITBILD
ALLEN ALS
IDENTITÄTSORTE**
Qualitäten heraus-
stellen und nutzbar
machen

Die Alleen und die begleitende historische Bebauung stellen ein identitätsprägendes Ensemble für Wiesbaden dar. In ihrer Verkehrsbelastung und Gestaltqualität sind sie heute nicht mehr als historische und qualitätsvolle Freiraumachsen erlebbar.

Da der Umbau der Alleen, die Pflanzung von Bäumen und die Veränderungen der Straßenräume ein Langfristprojekt darstellen, sollte diese Aufgabe vorbereitet werden. Ziel ist es, die historischen Alleen wieder als bedeutende Freiraumachsen in der Innenstadt erlebbar zu machen.

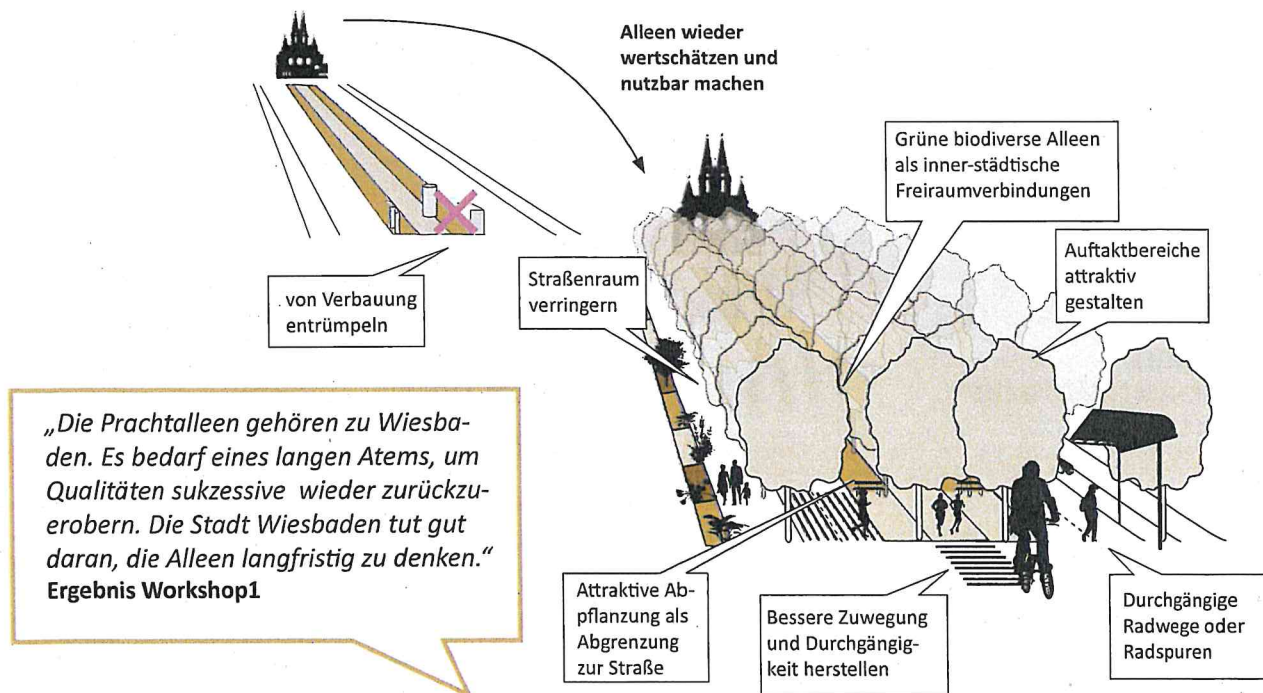
Darüber hinaus bieten die Alleen die Chance, aktuelle Fragen der Biodiversität und der Klimaanpassung in eine neue Gestaltung zu integrieren. Sie können als innerstädtische Grünverbindungen fungieren, die zusammen mit den grün-blauen Bändern der Täler ein übergeordnetes gesamtstädtisches Freiraumnetz schaffen.

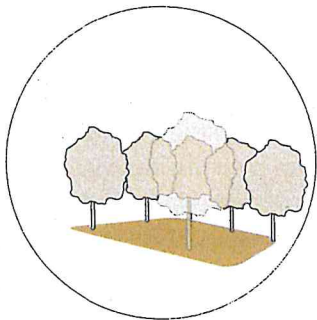
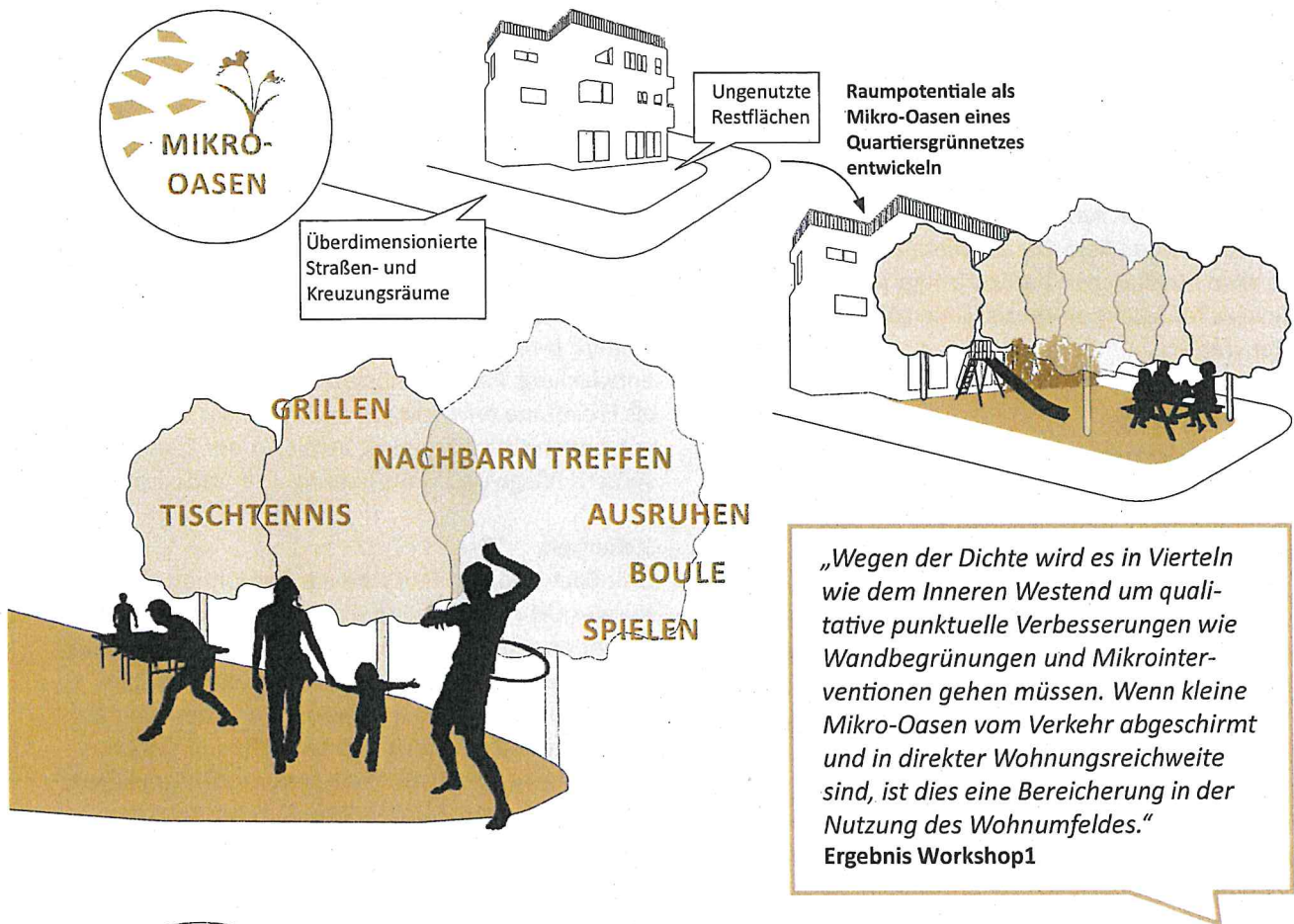
Die Alleen gehören zu den am stärksten durch Verkehr belasteten Straßen Wiesbadens. Obwohl sie im Verkehrsentwicklungsplan 2030 als innerörtliche Haupttrouten für Fahrradfahrer erfasst sind, besteht

ein sehr hoher Handlungsbedarf, da sie größtenteils als Netzlücke oder als Strecke mit Handlungsbedarf für den Radverkehr erfasst wurden (VEP 2030, Radverkehr Haupttroutennetz - Handlungsbedarf, Landeshauptstadt Wiesbaden 2016). Die Dominanz des Autoverkehrs beeinträchtigt die Wirkung der Alleen als stadträumliches Element. Daher sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Alleen aus der Sicht des Fuß- und Radverkehrs wieder attraktiver zu machen. In einer längerfristigen Perspektive werden die Alleen möglicherweise auch in einem anderen Kontext stehen. Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge waren vor 5 Jahren nicht in der Diskussion. Leise Elektrofahrzeuge in den Innenstädten als ausschließlich zugelassene Fahrzeuge werden heute noch nicht diskutiert. Dies kann aber in einigen Jahren ein großes Thema sein, das die Aufenthaltsqualität in den Prachtalleen in eine neue Bewertung bringt.

Die anstehende Transformation der Verkehrssysteme für eine nachhaltige Mobilität wie etwa die Planung der City-Bahn über die Rheinstraße kann dazu genutzt werden, um die Alleen umfassend verkehrlich und freiräumlich im Huckepack in ihrer Attraktivität zu verbessern. Dieses Ziel umfasst kurzfristig zu realisierende Maßnahmen wie die Entwicklung eines Gestaltungs- und Pflegeleitfadens als auch langfristige Zielstellungen, die gemeinsam mit einer Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur angegangen werden sollten, um die Alleen wieder als Freiräume zu qualifizieren.

Auf diese Weise kann das historische Freiraumerbe Wiesbadens wieder für die Bewohner*innen nutzbar und erlebbar gemacht werden.





**LEITBILD
MIKRO-OASEN**
Kleine Interventionen
im öffentlichen Raum
& **Grün selber machen**,
Potenziale der privaten
Freiflächen aktivieren

Während es in der inneren Stadt nur noch wenige Flächen für Parks und größere Grünflächen gibt, bestehen zahlreiche potenzielle Orte, die durch Qualifizierung, einen Umbau der Straßeninfrastruktur und Mehrfachnutzungen Raum bieten, um kleine Quartiersplätze und grüne Mikro-Interventionen zu schaffen. Das Leitbild der Mikro-Oasen bündelt ein Maßnahmenprogramm, das die kleinteiligen Raumpotenziale in den dichten Quartieren aktivieren möchte. Dazu gehören die Qualifizierung bestehender Quartiersplätze mit vielfältigeren Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten, die Schaffung neuer grüner Quartiersplätze, die Mehrfachnutzung von Schulfreiflächen, der Ausbau des Straßenbaumbestandes sowie Förderprogramme zur Förderung und Mobilisierung der eigenen Gestaltung und Aneignung von privatem oder öffentlichem Stadtgrün.

Diese kleinen Orte des Stadtgrüns tragen in der Summe zu einer Aufwertung und besseren Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes bei. Bestehende Beispiele für neue Quartiersplätze, wie am Walluferplatz, bieten Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten für Jung und Alt und werden sehr positiv angenommen. Auf diese Weise können neue wohnungsnaher Freiraumbote für unterschiedliche Generationen auch in freiraumarmen Vierteln ermöglicht werden. Gleichzeitig werden Biodiversität und klimatische Bedingungen in den historisch steinern geprägten Vierteln verbessert. Nutzungen für eine lebendige Freiraumkultur sollten gemeinsam mit den Bewohnern entwickelt werden. Dies könnten beispielsweise Bouleplätze, Tischtennisplätze, Grillplätze, Picknicktische oder Fitnessgeräte sein. Ein weiterer Ansatz der Förderung von Mikro-Oasen ist die Aktivierung der Grünpotenziale auf den privaten Flächen. Das ‚Grün selber machen‘ ist daher ein weiteres Aufgabenfeld, um Höfe, Vorgärten, Fassaden und Dächer als Orte mit Stadtgrün zu aktivieren. Die jeweiligen Beteiligungsformate und Fördermöglichkeiten sind auf die spezifischen Einzelmaßnahmen abzustimmen.

Gestaltungsleitlinien

Die Gestaltungsleitlinien wurden gemeinsam mit den städtischen Ämtern und den involvierten lokalen Akteuren formuliert. Die entwickelten Ziele sollen in allen Maßnahmen berücksichtigt werden und in jeweils Maßnahmen-spezifischen Lösungen angewendet werden.

Universal Design

Alle Maßnahmen zur Qualifizierung und Neuschaffung von Freiräumen und Grünflächen sollten Nutzungsangebote und Zugänglichkeit für möglichst alle Bürger*innen berücksichtigen. Universal Design als Gestaltungsleitlinie hat zum Ziel, durch barrierefreie Planung Freiräume auch für Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten nutzbar zu machen. Die Freiräume sollten für Kinder aller Altersklassen, ältere Menschen, Familien, Menschen mit verschiedenen kulturellen Hintergründen und für Menschen mit Einschränkungen erlebbar und nutzbar sein. Dazu gehören die sensible Gestaltung von Übergängen, Treppen, Wegen, Belägen, Möblierung und Beleuchtung; aber auch die Berücksichtigung verschiedener sensorischer, kognitiver und nutzungsdifferenzierter Ansprüche. Als Grundlage kann die DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum herangezogen werden.

„Mit dem Rollstuhl hat man es hier nicht leicht. Viele Bereiche werden zugesperrt und sind für mich schwer passierbar. Eine neue Gestaltung der Übergänge wäre prima.“

Frau im Rollstuhl, äußerer Westend



Zum Universal Design gehört es auch, dass vielfältige Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen angeboten werden. Angebote sind für Frauen und Männer gleichermaßen zu planen. Dabei ist auch die Vermeidung der Verdrängung bestimmter Nutzergruppen und die Beseitigung von Angsträumen zu beachten.

Qualifizierung bestehender Grünflächen

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtgrüns zielen mit einer besonderen Priorität darauf ab, den Bestand an Grünflächen zu sichern und zu pflegen.

Das Stadtgrün hat einen besonderen Wert und es bedarf daher einer vorrangigen Strategie des nachhaltigen Werterhalts.

Neben der Erhaltung und Pflege des Bestandes ist die Schaffung neuer Grünflächen insbesondere im Kontext sich weiter verdichtender Stadtstrukturen eine weitere zentrale Aufgabe einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Flächen müssen hierfür gesichert und als Freiräume entwickelt werden. Bei der Schaffung von neuen Grünflächen ist bereits in der Planung die spätere Pflege und Unterhaltung zu berücksichtigen.

Sicherheit

Grünflächen und öffentliche Räume können als Orte sozialer Un-Kontrolle und damit als Raum erhöhter Gefahr empfunden werden (Glatt, Oswald 1998, S.82). In den Freiräumen und Grünflächen sollten daher Gestaltungsprinzipien angewendet werden, die der Sicherheit und dem Sicherheitsempfinden der Menschen Rechnung tragen. Dazu gehören Einsehbarkeit, gute Orientierung, Sichtbezüge, Durchgängigkeit, Übersichtlichkeit von Ein- und Ausgängen, Flankierung mit Wohngebäuden als Strukturen sozialer Kontrolle und die möglichst intensive Belebung der Freiräume durch ein entsprechendes vielfältiges Angebot.

Erhöhung der urbanen Biodiversität

Die Grünausstattung einer Stadt korreliert mit dem vorzufindenden Artenreichtum (Werner, Zahner, 2009 S.45). Mit einer verbesserten Durchgrünung nimmt der Anteil einheimischer und seltener Arten zu. So kann die Stadt zu einem Rückzugsraum für Pflanzen und Tiere werden.

Naturnahe und artenreiche urbane Grünstrukturen wirken sich nicht nur positiv auf die Schaffung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen aus. Vielmehr bieten sie gleichzeitig eine erholsame und attraktive grüne Infrastruktur für die Menschen.

Biodiverse Grünflächen und intakte Ökosysteme tragen durch Kohlenstoffspeicherung zum Klimaschutz und durch Verdunstungsleistungen zur Temperaturregelung bei.

Die vielfältigen Umweltschutzfunktionen biodiverser urbaner Grünstrukturen und die Bedeutung als qualitative Lebensumwelt des Menschen erfordern es, naturnahe Flächen und Naturerlebnisräume im Siedlungsbereich zu erhalten, zu qualifizieren und auch neu zu schaffen. Ziel ist es daher, städtische Grünflächen, Scholareale und Verkehrsgrünflächen ökologisch aufzuwerten, um neue Lebensräume für die Stadtnatur zu schaffen.



Abb. 63 Begrünung städtischer Infrastruktur am Dernschen Gelände

Abb. 64 Wiese im Straßenraum, Ecke Mainzer Straße/ Gustav-Stresemann-Ring

Abb. 65 Artenreiche Begrünung Verkehrsinsel, Dürer Platz

Dazu gehört die Entsiegelung und Begrünung potenzieller Flächen wie Hinterhöfe, Vorgärten, Dächer und Fassaden mit Blüh- und Nährpflanzen und die Auswahl standortangepasster, gebietsspezifischer Arten. Darüber hinaus sollte die Freiraumgestaltung im Sinne des Animal-Aided Design (AAD) Strukturen schaffen, die die Ansprüche verschiedenster Tierarten an die Stadt als Lebensraum erfüllen; beispielsweise Nisthilfen und Quartiere für Vögel, Insekten und Kleinsäuger. Dazu gehört auch die naturnahe Pflege öffentlicher Grünflächen und ein ökologisches Grünflächenmanagement (Verzicht auf Pestizide und Düngung, Reduktion der Schnittfrequenz etc.).

Baumquartier-Standards

Der identitätsprägende Baumbestand besonders der historischen Alleen und Parks Wiesbadens soll durch die Befolgung von Baumquartier-Standards in seiner Qualität gesichert und weiterentwickelt werden. Ziel ist es, die Lebenserwartung der Bäume an den extremen Standorten wie Straßen und Plätzen deutlich zu verlängern und den Pflegeaufwand während der Lebenszeit so gering wie möglich zu halten. Neben den zu berücksichtigenden Richtlinien für die Baumpflanzung (FLL, DIN 18916, ZTV-Baum etc.) ist eine standortgerechte Auswahl der Baumart und Sorte zu treffen sowie ein geeigneter Baumschutz einzubauen und vorzuhalten.

Bei der Artenauswahl müssen neben gestalterischen

Merkmale Aspekte der Stadtklimaverträglichkeit, des Kronenraumbedarfs sowie auch Konfliktpotenziale berücksichtigt werden. Dem Klimawandel wird bei der Auswahl der Baumarten eine immer größere Bedeutung zuzumessen sein. Die detaillierten Anforderungen sind nachzulesen in den Baumquartier-Standards der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Literatur

Baumquartier-Standards der Landeshauptstadt Wiesbaden

DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Hauck, Thomas E., Weisser, Wolfgang W. (2015). AAD Animal-Aided Design. Technische Universität München

Glatt, Anita, Osswald, Bettina. (1998). Mehr Sicherheit im öffentlichen Raum. Was wir tun können, damit sich die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner sicherer fühlen. Basel: Baudepartement des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.).

Werner, Peter, Zahner, Rudolf. (2009). Biologische Vielfalt und Städte. Eine Übersicht und Bibliographie. Leipzig: Bundesamt für Naturschutz (BfN) (Hrsg.).

Übersicht Einzelmaßnahmen

Für die drei Leitbilder wurde ein Katalog von 36 Projekten und Strategien erarbeitet, die dazu beitragen, die drei Leitbilder Grün-blaue Bänder, Alleen als Identitätsorte und Mikro-Oasen umzusetzen. Dieser ausführliche Maßnahmenkatalog befindet sich im Anhang. Diese Einzelmaßnahmen sollen auf der Grundlage von Gestaltungsleitlinien umgesetzt werden.

Einzelmaßnahmen mit Nummerierung

1. QUERSCHNITT

- 1.1 Gestaltungsleitfaden ‚Einbauten im öffentlichen Raum‘
- 1.2 Öffentlichkeitsarbeit *Zukunft Stadtgrün*

2. GRÜN BLAUE BÄNDER

Grün-blaues Band Walkmühltal

- 2.1 Entwicklung Rahmenplan ‚Grün-blaues Band Walkmühltal‘
- 2.2 Qualifizierung des Sedanplatzes & Offenlegung Kesselbach
- 2.3 Qualifizierung des Bülow-Platzes & Offenlegung Kesselbach
- 2.4 Qualifizierung des Dürerplatzes für Fuß- und Radverkehr
- 2.5 Umbau des Straßenquerschnittes Dürerstraße

Grün-blaues Band Wellritzal

- 2.6 Entwicklung Rahmenplan ‚Grün-blaues Band Wellritzal‘
- 2.7 Qualifizierung des Knotens Ringkirche als Freiraum
- 2.8 Schaffung einer Mikro-Oase ‚Dotzheimer Platz‘
- 2.9 Neugestaltung Elsässer Platz als Quartierspark
- 2.10 Zwischennutzungskonzept Elsässer Platz
- 2.11 Umbau des Straßenquerschnittes Klarenthaler Straße
- 2.12 Neue Freiraumverbindung Elsässer Platz - Wellritzal

Grün-blaues Band Salzburg-Route

- 2.13 Entwicklung Rahmenplan ‚Grün-blaues Band Salzburgroute‘
- 2.14 Neukonzeption Kulturpark
- 2.15 Erweiterung des Kulturparks als Auftakt Salzburgroute
- 2.16 Rad- und fußfreundliche Aufwertung Knoten HBF
- 2.17 Auftakt Panoramaroute Salzburg - HBF West

Grün-blaues Band Nerotal

- 2.18 Neugestaltung Kranzplatz
- 2.19 Qualifizierung Auftakt Nerotal

3. ALLEEN ALS IDENTITÄTSORTE

- 3.1 Gestaltungsleitfaden zur Qualifizierung der Prachtalleen
- 3.2 Alleenprogramm 2030
- 3.3 Verbesserung der Durchgängigkeit der Alleen
- 3.4 Qualifizierung Grünanlage Gustav-Stresemann-Ring

4. MIKRO-OASEN

- 4.1 Baumprogramm 500 Bäume für Wiesbaden
- 4.2 Mehrfachnutzungen von Schulfreiflächen erweitern
- 4.3 Quartiersplätze aufwerten
- 4.4 Quartiersplätze neu schaffen
- 4.5 Kinderspielplatz Geschwister-Stock-Platz
- 4.6 Begrünungsprogramm Städtische Gebäude
- 4.7 Dachprogramm Multicodierung
- 4.8 Hinterhof- und Vorgartenprogramm
- 4.9 Programm ‚Unsere Stadtoasen‘
- 4.10 Jugendfonds

1. QUERSCHNITT/EMPFEHLUNG

- 1.1 Aufbau eines gesamtstädtischen Parkraummanagements

LAGEPLAN EINZELMASSNAHMEN

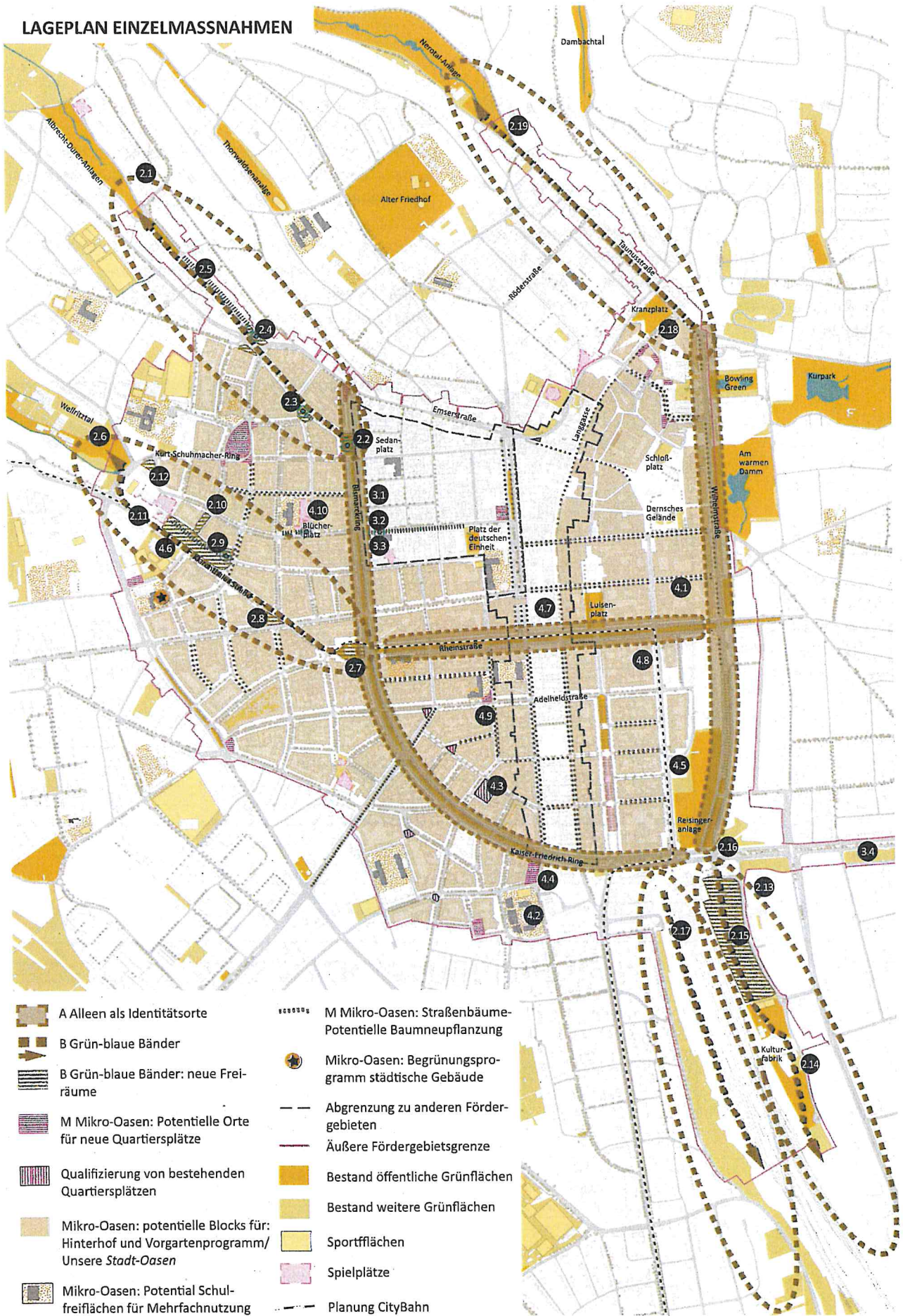


Abb. 66 Lageplan Einzelmaßnahmen

7 ZEITPLANUNG UND FINANZIERUNG

Die Zeitplanung für die Vorbereitung und Umsetzung der Projekte wird auf die Wiesbadener Haushaltsplanung für die zehnjährige Programmlaufzeit abgestellt. Damit wird eine Kongruenz sichergestellt, die für einen reibungslosen Ablauf von Bedeutung ist. Für die Zeitplanung werden vier zeitliche Prioritätsstufen dargestellt.

Die Einordnung der Maßnahmen in diese Prioritätsstufen wurde anhand verschiedener Kriterien vorgenommen. Dazu gehört die Berücksichtigung bereits in Planung befindlicher Projekte wie etwa das Programm „Bäche ans Licht“. Diese sind entsprechend zeitlich prioritär eingeordnet. Maßnahmen, die im Zusammenhang und in Abhängigkeit von laufenden Entscheidungsprozessen der Stadtentwicklung in Wiesbaden stehen, wie etwa die Planung der City-Bahn, sind innerhalb des zehnjährigen

Die Lieblingsmaßnahmen der Workshop-Teilnehmenden

Zeitliche Priorisierung:
 I
 19/20-21
 II
 20-21 / 22-23
 III
 22-23 / 24-25
 IV
 24-25 / 26-27

Nr.	Name	Priorität	18	20	22	24	26	Laufzeit
			19	21	23	25	27	
Q QUERSCHNITTSTHEMEN								
I-Q 1.1	Gestaltungsleitfaden Einbauten im öffentlichen Raum	I						19/20-21
I-Q 1.2	Öffentlichkeitsarbeit Zukunft Stadtgrün	I+II(+III)						19 /24-25
B B Grün-blaue bänder								
Walkmühltal								
I-B 2.1	Entwicklung Rahmenplan 'Grün-blaues Band Walkmühltal'	I						19/20-21
I-B 2.2	Qualifizierung des Sedan-Platzes & Offenlegung Kesselbach	I						19/20-21
I-B 2.3	Qualifizierung des Bülow-Platzes & Offenlegung Kesselbach	I						19/20-21
I-B 2.4	Qualifizierung des Dürer-Platzes für Fuß- und Radverkehr	III+IV						22-23 / 26-27
I-B 2.5	Umbau des Straßen-Querschnittes der Dürerstraße	III+IV						22-23 / 26-27
Wellritztal								
I-B 2.6	Entwicklung Rahmenplan 'Grün-blaues Band Wellritztal'	I						19 / 20-21
I-B 2.7	Qualifizierung des Knotens Ringkirche als Freiraum	IV						24-25 / 26-27
I-B 2.8	Schaffung einer Mikro-Oase ‚Dotzheimer Platz‘	II						20-21 / 22-23
I-B 2.9	Neugestaltung Elsässer Platz mit Schwerpunkt Stadtgrün	II+III+IV						20-21 / 26-27
I-B 2.10	Zwischennutzungskonzept Elsässer Platz	I						19 / 20-21
I-B 2.11	Umbau des Straßenquerschnittes Klarenthaler Str.	III+IV						22-23 / 26-27
I-B 2.12	Neue Freiraumverbindung Elsässer Platz - Wellritztal	IV						24-25 / 26-27
Salzbachroute								
I-B 2.13	Entwicklung Rahmenplan 'Grün-blaues Band Salzbach'	I						19 / 20-21
I-B 2.14	Neukonzeption Kulturpark	I						19 / 20-21
I-B 2.15	Erweiterung des Kulturparks als Auftakt Salzbachroute	III+IV						22-23 / 26-27
I-B 2.16	Rad- und Fußfreundliche Aufwertung Knoten HBF	I+II(+III)						19/20-21 / 22-23
I-B 2.17	Auftakt Panoramroute Salzbach - HBF West	III-IV						24-25 / 26-27
Nerototal								
I-B 2.18	Neugestaltung Kranzplatz	I+II						19 / 22-23
I-B 2.19	Qualifizierung Auftakt Nerotal	IV						24-25 / 26-27
A Alleen als Identitätsorte								
I-A 3.1	Gestaltungsleitfaden zur Qualifizierung der Prachtalleen	I						19 / 20-21
I-A 3.2	Alleenprogramm 2030	II+III						20-21 / 24-25
I-A 3.3	Verbesserung der Durchgängigkeit der Alleen	IV						24-25 / 26-27
I-A 3.4	Qualifizierung Grünanlage Gustav-Stresemann-Ring	I+II						19 / 22-23
M Mikro-Oasen								
I-M 4.1	Baumprogramm 500 Bäume für Wiesbaden	I+II						19 / 22-23
I-M 4.2	Mehrfachnutzungen von Schulfreiflächen erweitern	III						22-23 / 24-25
I-M 4.3	Quartiersplätze aufwerten	I+II						19 / 22-23
I-M 4.4	Quartiersplätze neu schaffen	II+III						20-21 / 24-25
I-M 4.5	Kinderspielplatz Geschwister-Stock-Platz	I						19 / 20-21
I-M 4.6	Begrünungsprogramm städtische Gebäude	IV						24-25 / 26-27
I-M 4.7	Dachprogramm Multicodierung	IV						24-25 / 26-27
I-M 4.8	Hinterhof- und Vorgartenprogramm	I						19 / 20-21
I-M 4.9	Programm Unsere Stadt-Oasen	III						22-23 / 24-25
I-M 4.10	Jugendfonds	I						19 / 20-21
Q QUERSCHNITTSTHEMEN/ EMPFEHLUNGEN								
I-Q 1.3	Aufbau eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes	I+II+III						19 / 24-25

Abb. 67 Zeitplan Einzelmaßnahmen

Nr.	Name	Fläche m ² / sonst anders	Läng e	Art der Leistung	Gesamt - kosten in € gerundet
Q QUERSCHNITTSTHEMEN					
	Beitrag Kompetenzzentrum 'Zukunft Stadtgrün'			Pflichtbeitrag	135.000
I-Q 1.1	Gestaltungsleitfaden Einbauten im öffentlichen Raum	Fördergebiet		Gestaltungsleitfaden	80.000
I-Q 1.2	Öffentlichkeitsarbeit Zukunft Stadtgrün	Fördergebiet		Management	160.000
B Grün-blaue bänder					
Walkmühltal					
I-B 2.1	Entwicklung Rahmenplan 'Grün-blaues Band Walkmühltal'	100.000		Rahmenplan	60.000
I-B 2.2	Qualifizierung des Sedan-Platzes & Offenlegung Kesselbach	1800		Planung & Realisierung	600.000
I-B 2.3	Qualifizierung des Bülow-Platzes & Offenlegung Kesselbach	900		Realisierung	230.000
I-B 2.4	Qualifizierung des Dürer-Platzes für Fuß- und Radverkehr	8000		Planung & Realisierung Verkehr & Freiraum integrativ	X
I-B 2.5	Umbau des Straßen-Querschnittes der Dürerstraße	5000	500	Planung & Realisierung Verkehr & Freiraum integrativ	780.000
Wellritzal					
I-B 2.6	Entwicklung Rahmenplan 'Grün-blaues Band Wellritzal'	300.000		Rahmenplan	80.000
I-B 2.7	Qualifizierung des Knotens Ringkirche als Freiraum	12.000		Gutachterverfahren	80.000
I-B 2.8	Schaffung einer Mikro-Oase ‚Dotzheimer Platz‘	1100		Planung & Realisierung	120.000
I-B 2.9	Neugestaltung Elsässer Platz mit Schwerpunkt Stadtgrün	8.400		Wettbewerb, Planung, Realisierung	1.665.000
I-B 2.10	Zwischennutzungskonzept Elsässer Platz	4.000		Realisierung	100.000
I-B 2.11	Umbau des Straßenquerschnittes Klarenthaler Str.		800	Planung & Realisierung Verkehr & Freiraum integrativ	80.000
I-B 2.12	Neue Freiraumverbindung Elsässer Platz - Wellritzal	1.600	260	Planung & Realisierung	175.000
Salzbachroute					
I-B 2.13	Entwicklung Rahmenplan 'Grün-blaues Band Salzbach'	400.000		Rahmenplan	100.000
I-B 2.14	Neukonzeption Kulturpark	20.000		Realisierung	1.000.000
I-B 2.15	Erweiterung des Kulturparks als Auftakt Salzbachroute	40.000		Planung, Wettbewerb, Realisierung	6.240.000
I-B 2.16	Rad- und Fußfreundliche Aufwertung Knoten HBF	15000		Planung & Realisierung Verkehr & Freiraum integrativ	X
I-B 2.17	Auftakt Panoramroute Salzbach - HBF West		1000	Machbarkeitsstudie	40.000
Nerotäl					
I-B 2.18	Neugestaltung Kranzplatz	10.000		Realisierung	480.000
I-B 2.19	Qualifizierung Auftakt Nerotal	500		Planung & Realisierung Verkehr & Freiraum integrativ	X
A Alleen als Identitätsorte					
I-A 3.1	Gestaltungsleitfaden zur Qualifizierung der Prachtalleen		4700	Gestaltungsleitfaden	80.000
I-A 3.2	Alleenprogramm 2030		4700	Bestandsaufnahme, Konzept, Realisierung	500.000
I-A 3.3	Verbesserung der Durchgängigkeit der Alleen		4700	Planung & Realisierung Verkehr & Freiraum integrativ	X
I-A 3.4	Qualifizierung Grünanlage Gustav-Stresemann-Ring	18.000		Realisierung	720.000
M Mikro-Oasen					
I-M 4.1	Baumprogramm 500 Bäume für Wiesbaden	500 Stk		Planung & Pflanzung 500 Bäume	1.000.000
I-M 4.2	Mehrfachnutzungen von Schulfreiflächen erweitern	6 Stk		Planung & Realisierung	600.000
I-M 4.3	Quartiersplätze aufwerten	5000		Partizipative Planung & Realisierung	240.000
I-M 4.4	Quartiersplätze neu schaffen	4500		Planung & Realisierung	490.000
I-M 4.5	Kinderspielplatz Geschwister-Stock-Platz	1300		Planung & Realisierung	1.000.000
I-M 4.6	Begrünungsprogramm städtische Gebäude	Pauschal		Planung & Realisierung	1.000.000
I-M 4.7	Dachprogramm Multicodierung	ca. 5 Stk.		partizipative Planung & Realisierung	500.000
I-M 4.8	Hinterhof- und Vorgartenprogramm	Fördergebiet		private Förderung	300.000
I-M 4.9	Programm Unsere Stadt-Oasen	Fördergebiet		private Förderung	50.000
I-M 4.10	Jugendfonds	Fördergebiet		private Förderung	50.000
Q QUERSCHNITTSTHEMEN/ EMPFEHLUNGEN					
I-Q 1.3	Aufbau eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes			Begleit-Empfehlung, dem ISEK nicht zugeordnet	
					18.735.000

gen Zeitrahmens später vorgesehen. Je nach Umfang der Maßnahme und Zeitbedarf für Vorbereitung und Umsetzung sind jeweils eins, zwei oder drei Haushaltsperioden für jede Maßnahme eingeplant. Diese Laufzeiten dienen der Orientierung und können sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen noch ändern.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in ihren Kosten umfangreicher als die vermutlich zur Verfügung stehenden Mittel. Sie bieten einen Pool, aus dem in Abhängigkeit der Machbarkeit ausgewählt werden kann. Zusätzlich sind diejenigen Maßnahmen markiert, die im zweiten Akteursworkshop durch die Teil-

nehmenden die meisten Punkte im Voting-Verfahren erhalten haben.

Kosten

Die Kostenschätzung stellt einen groben Orientierungsrahmen dar, da die genauen Kosten stark abhängig sind von den jeweilig zu entwickelnden Konzepten. Bei ressortübergreifenden Projekten, wie z.B. Veränderungen im Straßenraum, ist die Zuordnung der Kosten noch ein Variable, die zu Veränderungen führen kann. Aufgrund solcher Unwägbarkeiten können sich die Kosten in der weiteren Umsetzung noch deutlich verändern.

Die Art der Leistung ist projektspezifisch unterschiedlich:

- Konzeptionelle Planung für z.B. Gestaltungsleitfäden, Rahmenplanung, Machbarkeitstudien
- Prozessgestaltung für z.B. Wettbewerbe, Gutachterverfahren, Partizipation
- Planung für die Realisierung von freiräumlichen Projekten (Entwurf, Ausführung)
- Realisierung mit Kosten für das Bauen und Herstellen
- Private Förderung als Unterstützung von Projekten von Privaten, z.B. Hinterhof- und Vorgartenprogramm, Jugendfonds

Da die Stadt Wiesbaden viele Projekte selbst plant, sind in Abstimmung mit den Ämtern nicht für alle baulichen Maßnahmen Planungskosten einkalkuliert. Innerhalb der Leitbilder Grün-blaue Bänder und Alleen als Identitätsorte gibt es zudem mehrere Einzelmaßnahmen, die für das Stadtgrün von besonderer Bedeutung sind, aber zu einem Großteil im Kontext der Verkehrsplanung und Umgestaltung von Straßenräumen zum Tragen kommen. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes sind die Maßnahmen zeitlich eher später eingeordnet, die Kosten sollten dann durch die Ämter Verkehr und Grünplanung gemeinsam konzeptabhängig abgeschätzt werden. Schnittstellen sind vorher zu bestimmen.

8 ORGANISATIONS- UND BETEILIGUNGSSTRUKTUR

Prozesskoordination und Organisationsstruktur Erarbeitung ISEK

Projektsteuerung

Der gesamte Prozess der Erarbeitung des ISEK Zukunft Stadtgrün Innenstadt Wiesbaden wurde von der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH gesteuert.

Projektbearbeitung

Die Analysen, Bewertungen, Leitbilder und Projekte sowie die Formate der Beteiligung wurden vom Büro bgmr Landschaftsarchitekten aus Berlin in enger Abstimmung und in Zusammenarbeit mit der SEG, der Projektgruppe der städtischen Verwaltung und den

Teilnehmer*innen der Akteursworkshops erarbeitet.

Projektgruppe der Fachämter

Die Projektgruppe aus Vertreter*innen der Fachämter wirkte mit drei Abstimmungsterminen an der Erarbeitung des ISEK mit. Neben der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH waren folgende Fachämter an der Projektgruppe beteiligt:

- Umweltamt
- Stadtplanungsamt
- Tiefbau- und Vermessungsamt
- Grünflächenamt

Zusätzlich nahmen das Schulamt und das Sportamt der Stadt Wiesbaden an den Akteursworkshops teil.

Akteursworkshops

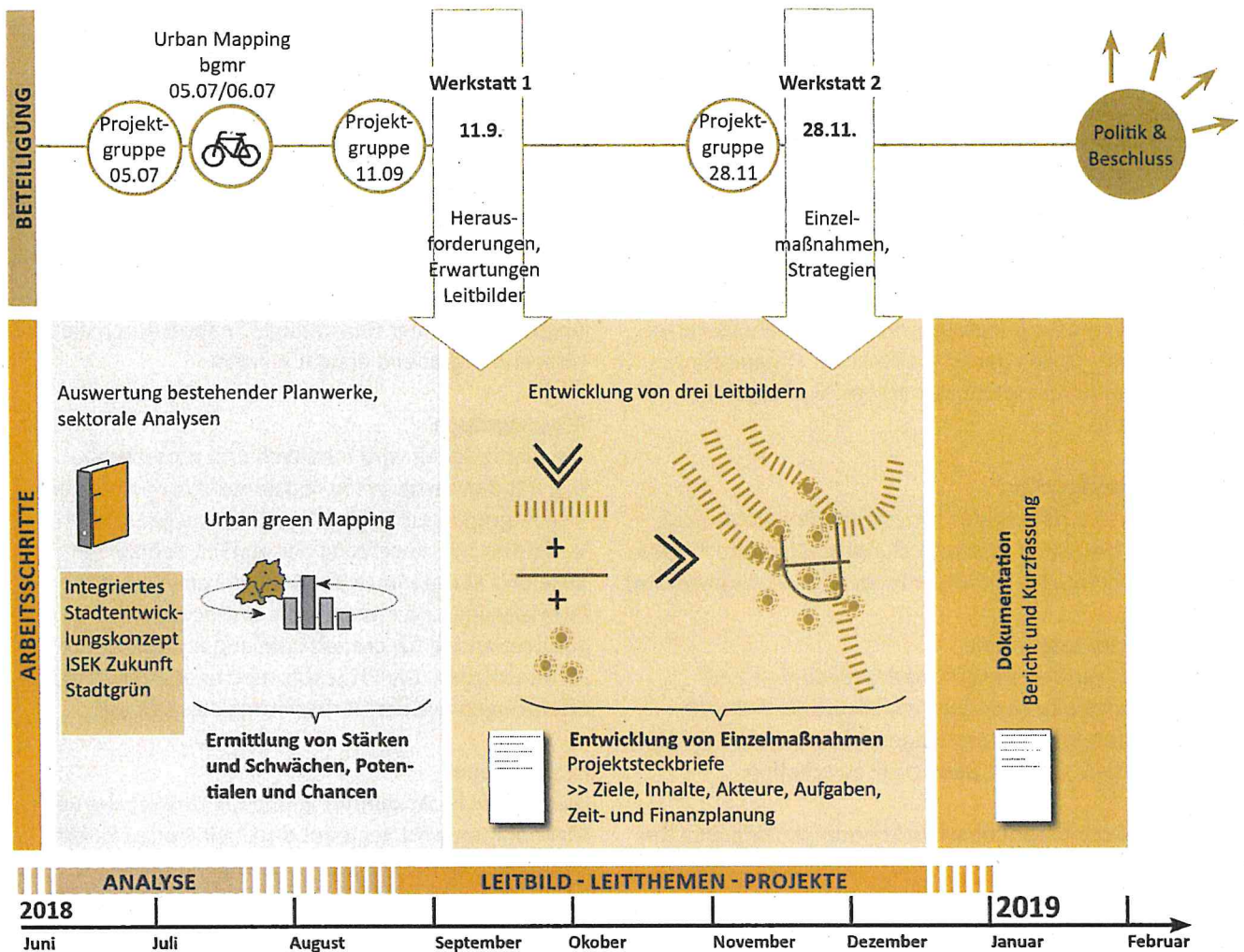
Zur inhaltlichen Abstimmung der Ziele, Leitbilder und Maßnahmen wurden zwei Akteursworkshops mit bürgerschaftlichen Vertretern aus Initiativen und Vereinen durchgeführt.

Folgende lokale Akteure und Träger öffentlicher Belange beteiligten sich an den Workshops:

- Ortsbeirat Mitte
- Ortsbeirat Westend/Bleichstraße
- Ortsbeirat Süd-Ost
- Polizei – Städtebauliche Kriminalprävention
- Klimaschutzagentur Wiesbaden e.V.
- Hotel- und Gaststättenverband dehoga
- Einzelhandelsverband
- wfs-wiesbaden
- Gemeinschaftlich Wohnen e.G.
- Dilthey-Schule
- ESWE-Verkehr
- Seniorenbeirat
- Kreativfabrik Wiesbaden e.V.
- Studio ZR6
- Sensor Magazin
- ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
- Kreishandwerkerschaft
Wiesbaden-Rheingau-Taunus

Prozess der Erarbeitung und Beteiligung

Der Bearbeitungsprozess mit den wesentlichen Meilensteinen ist in der Übersichtsgrafik dargestellt. Im Rahmen des Urban Green Mapping wurden beiläufig ‚Bürgersteiggespräche‘ mit Nutzer*innen der öffentlichen Räume geführt. In diesen Gesprächen wurden lokale Stimmungen und Einschätzungen ermittelt, die



einen Eindruck gegeben haben. Einzelne Aussagen wurden in der Analyse zitiert.

Im Rahmen der Workshop mit den Akteuren, die zum Teil als Schlüsselpersonen stadtweit agieren, wurden wichtige Impulse für die Entwicklung und Schärfung sowohl des Gesamtkonzeptes als auch der Einzelprojekte gegeben. Der erste Workshop diente der Präsentation und Diskussion der Analyseergebnisse und der daraus abgeleiteten Leitbilder. Zusammen mit den Akteuren wurden die Leitbilder im Format eines

Worldcafés geschärft (Dokumentation Workshop 1 siehe Anhang).

Im zweiten Workshop wurden die vorgeschlagenen, konkreten Maßnahmen präsentiert und durch die teilnehmenden Akteure in einem Voting-Verfahren bewertet. Die sich abzeichnenden Priorisierungen wurden gemeinsam diskutiert (Dokumentation Workshop 2 siehe Anhang). Die Ergebnisse beider Workshops wurden in die weitere Bearbeitung des ISEK eingespeist.

Prozesskoordination und Organisationsstruktur Umsetzung ISEK

Zur weiteren Prozesskoordination und Umsetzung des ISEK wird folgende Struktur vorgeschlagen.

Im Prozess der Erstellung des ISEKS wurden Strukturen wie die Projektgruppe und ein Stakeholderkreis etabliert, diese können als Basis der Organisationsstruktur im Umsetzungsprozesses weitergeführt werden.

Projektträger*in

Die Strukturierung des Umsetzungsprozesses wird durch die SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH als Projektträger federführend durchgeführt.

Projektmanagement

Um die verschiedenen Einzelmaßnahmen und Programme zu koordinieren, anzustoßen und zu begleiten, wird vorgeschlagen, eine Projektmanagementstelle ‚Zukunft Stadtgrün‘ zu schaffen.

Diese Koordinierungsstelle übernimmt Aufgaben der Steuerung, Organisation, Vernetzung und Öffentlichkeitsarbeit. Der oder die Programmanager*in übernimmt eine Vermittlungsrolle zwischen der Verwaltung und den Quartieren als auch innerhalb der Verwaltung und den Quartiersakteuren.

Ziel dieser Stelle eines ‚Projektkümmers‘ ist es, dass dieser als eine Art Motor operiert, um Akteure zu informieren, zu beraten, zu aktivieren und die Einzelmaßnahmen zu organisieren, zu streuen und den Prozess der Umsetzung moderierend vorzubereiten und zu verankern.

Aufgabenschwerpunkte:

- Gesamtkoordination des ISEK und der Akteure
- Koordination der Einzelmaßnahmen
- verwaltungsinterne Abstimmung
- Bewohneraktivierung und Partizipation
- Beratung und Aktivierung zu Förderprogrammen
- Öffentlichkeitsarbeit, Moderation und Vernetzung
- Unterstützung der zuständigen Stadtverwaltung
- Konkretisierung und Umsetzungsbegleitung der Einzelmaßnahmen, Mitarbeit an oder Durchführung von Maßnahmen des ISEK
- Unterstützung des Projektes durch Koordination der inhaltlichen, zeitlichen und finanziellen Prioritäten der Maßnahmen, Projekte und Planungen

Die Projektmanagementstelle kann entweder direkt bei der SEG als Projektkoordinator*in angedockt sein oder auch extern in Form eines Vor-Ort-Büros operieren.

Vorab sollte eine detaillierte Definition des Stellenprofils und der Aufgabenschwerpunkte besonders in Abgrenzung zu der Gesamtkoordination durch die SEG ressortübergreifend erstellt werden.

Projektgruppe

Die Abstimmung wird inhaltlich und prozessual eng mit den involvierten Fachämtern in Form einer Projektgruppe erfolgen. Diese berät zu geeigneten Verfahren zur Umsetzung der im ISEK definierten Ziele und Maßnahmen sowie zu deren jährlicher Priorisierung und Auswahl. Sie erarbeitet die Programmplanung für die zeitliche und finanzielle Projektumsetzung. Die Projektgruppe baut auf den guten Erfahrungen aus der Vorbereitung des ISEK auf.

Akteursbeirat

Die inhaltliche Abstimmung und die Umsetzung der Maßnahmen wird begleitet durch eine enge Einbindung der Träger öffentlicher Belange, betroffener lokaler Akteure wie Initiativen und Verbände (sowie der interessierten Bürgerschaft). Die Akteure beraten in regelmäßigen Terminen zu den aktuellen Entwicklungen und Aufgaben des ISEK, die aus der Projektgruppe eingespeist werden. Der Akteursbeirat kann auf der Struktur und den Akteuren der durchgeführten Akteursworkshops aufbauen.

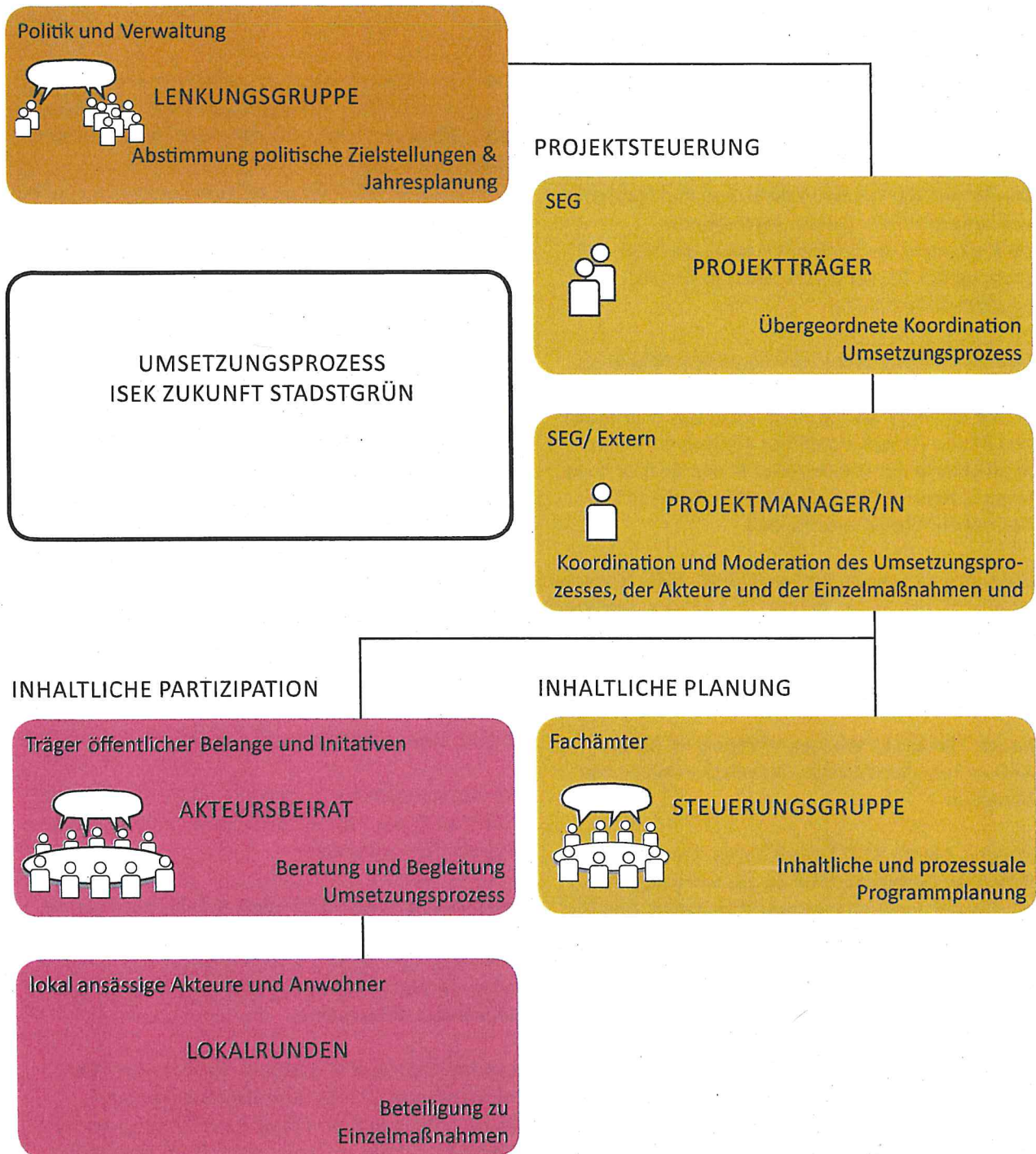
Lokalrunden

Zur Umsetzung bestimmter Maßnahmen und Einzelprojekte, die von Interesse für eine breitere lokale Öffentlichkeit sind, sollten bei Bedarf neben dem Akteursbeirat Lokalrunden organisiert werden, die sich aus lokal ansässigen Akteuren und den Anwohnern zusammensetzen. Die Lokalrunden finden jeweils maßnahmengebunden statt. In den Einzelmaßnahmen werden je nach Art der Maßnahme Vorschläge für Umfang und Art der Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht.

Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe setzt sich zusammen aus der Projektgruppe und Vertretern der Politik. Die Lenkungsgruppe dient als Informations- und Abstimmungsformat zwischen politischen Zielstellungen und Entwicklungen sowie den jeweils aktuellen Planungen zur Umsetzung von Maßnahmen innerhalb des ISEK.

POLITISCHE ENTSCHEIDUNGSPROZESSE



Die Lenkungsgruppe kommt im ein- oder halbjährigen Turnus zusammen, um die entsprechende Jahresplanung abzustimmen. Im weiteren Prozess wird noch zu entscheiden sein, ob eine Lenkungsgruppe erforderlich ist.

Die vorgeschlagene Beteiligungsstruktur vermittelt zwischen übergreifender Kooperation und engem Informationsaustausch mit einer möglichst schlanken und effizienten Projektstruktur, die es ermöglicht, die Maßnahmen zielorientiert und zügig umzusetzen.

QUELLEN

- Beltzig, Günter. (1998). *Das Spielplatzbuch*. Winsen.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). (2012). *Jugendfonds als Instrument der Stadtentwicklung*. Bearbeitung: bgmr – Becker Giseke Mohren Richard Landschaftsarchitekten.
- Deutscher Wetterdienst (DWD) (Hrsg.). (2017). *Modellbasierte Analyse des Stadtklimas als Grundlage für die Klimaanpassung am Beispiel von Wiesbaden und Mainz*. Projekt KLIMPRAX Wiesbaden/Mainz - Stadtklima in der kommunalen Praxis. Bearbeitung: Noppel, Heike. Offenbach am Main: Berichte des Deutschen Wetterdienstes; 249.
- Glatt, Anita, Osswald, Bettina. (1998). *Mehr Sicherheit im öffentlichen Raum. Was wir tun können, damit sich die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner sicherer fühlen*. Basel: Baudepartement des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.)
- Hauck, Thomas E., Weisser, Wolfgang W. (2015). *AAD Animal-Aided Design*. Technische Universität München
- Horsten, Martin. (2012). *Kulturerbe Wiesbaden: Bühne der Gesellschaftskur im 19. Jahrhundert*. Wiesbaden: Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Statistik und Stadtforschung, Stabsstelle Weltkulturerbe (Hrsg). Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Grünflächenamt. (2008). *Parkpflegewerk für die Reisinger-Brunnen- und Herbert-Anlagen*. Bearbeitung: Schnug-Börgerding – Landschaftsarchitektur. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Umweltamt. (2011). *Stadtklima Wiesbaden. Teiluntersuchung zum Landschaftsplan auf Flächennutzungsplanebene*. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Sportamt. (2012). *Novellierung des Sportentwicklungsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden - Sport kann mehr -*. Bearbeitung: Breuer, Christoph, Deutsche Sporthochschule Köln Institut für Sportökonomie und Sportmanagement, Meier, Rolf, Sportentwicklung & Sportmarketing, Köln. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt. (2015). *Radverkehrskonzept 2015*. Bearbeitung: AB Stadtverkehr. Büro für Stadtverkehrsplanung. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik (Hrsg.). (2016) a. *Gesundheit in Wiesbaden. Ergebnisse der Bevölkerungsumfrage 2016*. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt. (2016)b. *Zwischenbericht Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030. Teil 1: Bestandsanalyse*. Bearbeitung: ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Umweltamt. (2016) c. *Freizeit und Erholung. Teiluntersuchung zum Landschaftsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden. Band 1. Gesamt-städtische Betrachtung*. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Umweltamt. (2016)d. *Freizeit und Erholung. Teiluntersuchung zum Landschaftsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden. Band 2. Beschreibung der Ortsbezirke*. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Statistik und Stadtforschung. (2017). *Statistisches Jahrbuch 2017 Wiesbaden*. Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik, Amt für Soziale Arbeit. (2017). *Jugend in Wiesbaden - Ergebnisse der Jugendbefragung 2017. Band I: Konzept und Ergebnisse*. Wiesbaden.
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt. (2017). *Lärmkartierung Hessen 2017, Umgebungslärm Straßenverkehr. Tag-Abend-Nacht-Lärmindex*. (Umgebungslärm im Jahresmittel – gewichtete 24h-Tagesmittelwerte) nach VBUS. Wiesbaden. Abrufbar: <https://geoportal.wiesbaden.de/kartenwerk/application/laerm> (Zugriff: 18.12.18)
- Landeshauptstadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt. (2018). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+*. Bearbeitung: AS+P Albert Speer + Partner GmbH architects/planners. Wiesbaden
- Müller, Karl Heinz. (1984). *Naturräumliche Gliederung von Hessen*. in: Geschichtlicher Atlas von Hessen.

Abrufbar: <https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/ga/id/116> (Abgerufen: 12.11.18)

M!W – Mensch Westend. (2018). *Sedanplatz erhält „Wassertisch“ – Stadt Wiesbaden will auch Gesamtgestaltung in Angriff nehmen*. Abrufbar: <http://www.mensch-westend.de/2018/09/19/6539/> (Zugriff: 18.12.18)

Richter, Benjamin, Grunewald, Karsten, Meinel, Gotthard. (2016). *Analyse von Wegedistanzen in Städten zur Verifizierung des Ökosystemleistungsindikators „Erreichbarkeit städtischer Grünflächen“*. AGIT - Journal für Angewandte Geoinformatik. 472-481.

Weber, Michael. (2016). *Wohin mit uns? (K)ein Platz für Jugendliche in Wiesbaden – Zwei Zehntklässler zeigen, was (nicht) geht für sie in der Stadt*. Sensor Wiesbaden: 7.04.16. Abruf: <https://sensor-wiesbaden.de/wohin-mit-uns-kein-platz-fuer-jugendliche-in-wiesbaden-zwei-zehntklaessler-zeigen-was-nicht-geht-fuer-sie-in-der-stadt/> (Zugriff: 18.12.18). Wiesbaden

PLÄNE UND BILDER

Soweit nicht anders angegeben, ist bgmr Urheber aller Bilder und Plandarstellungen.

Als Plangrundlage wurde die digitale Stadtgrundkarte verwendet, bereitgestellt durch die Stadt Wiesbaden. Luftbilder stammen aus den Orthofotos der Stadt Wiesbaden.