

# ENTWICKLUNGSKONZEPT

für die östlichen Wiesbadener Vororte



## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden  
vertreten durch das Stadtplanungsamt  
Camillo Huber-Braun, Amtsleitung Stadtplanungsamt



### BEARBEITUNG

Landeshauptstadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt  
Bearbeitung: Kay Strobach, Mona Pflüger  
Gustav-Stresemann-Ring 15  
65189 Wiesbaden  
Telefon: (0611) 31 64 70  
E-Mail: stadtplanungsamt@wiesbaden.de oder  
neuer.fnp@wiesbaden.de  
www.wiesbaden.de

### KONZEPTION

berchtoldkrass space&options  
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

Dr.-Ing. Martin Berchtold  
Prof. Dipl.-Ing. Philipp Krass  
M.Sc. Ananda-Michael Berger  
M.Sc. Lena Aumüller  
M.Sc. Nina Haug

Schützenstraße 8a  
D - 76137 Karlsruhe  
mail@berchtoldkrass.de  
www.berchtoldkrass.de

Hinweise zu Abbildungen, Fotogra-  
fien und Karten: Es wurde bewusst  
auf die Quellenangaben in den  
Bildunterschriften verzichtet. Diese  
sind in dem Abbildungsverzeichnis  
aufgelistet.

Dezember 2023

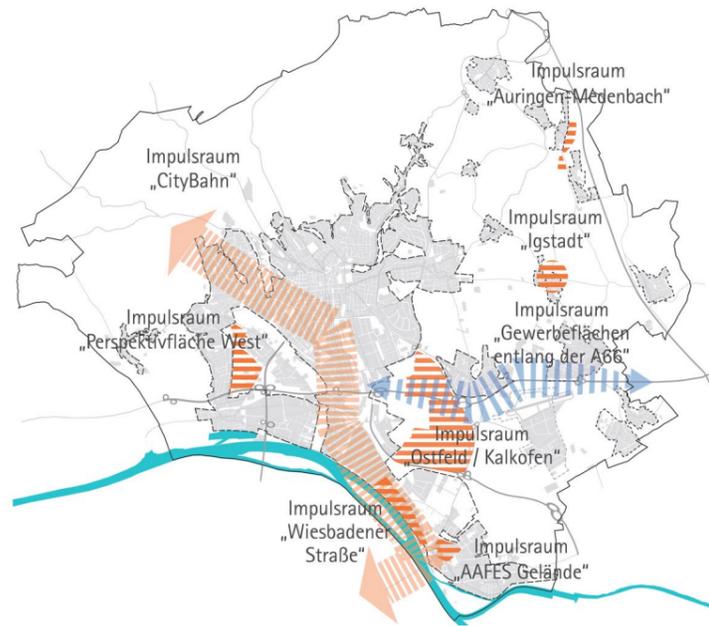
## INHALT

1. Hintergründe und Anlass.....	4
1.1 Einführung, Ziele und Methodik	4
1.2 Bausteine des Entwicklungskonzepts	5
1.3 Vorgehen und Methodik	6
2. Thematische und räumliche Bezüge.....	8
2.1 Mobilität und Vernetzung	10
2.2 Freiraum, Landwirtschaft und Klima	12
2.3 Ortsbilder und Siedlungsraum	14
2.4 Das Leitbild	16
2.5 Verwandtschaften	18
3. Steckbriefe, Themen- und .....	20
Ideenkarten und Rahmenkonzepte .....	20
3.4 Auringen*	22
3.5 Bierstadt	28
3.6 Breckenheim	32
3.7 Delkenheim	36
3.8 Erbenheim*	40
3.9 Heßloch	47
3.10 Igstadt*	50
3.11 Kloppenheim	56
3.12 Medenbach	60
3.13 Naurod*	64
3.14 Nordenstadt	70
3.15 Rambach	74
3.16 Sonnenberg	78
Abbildungsverzeichnis.....	82

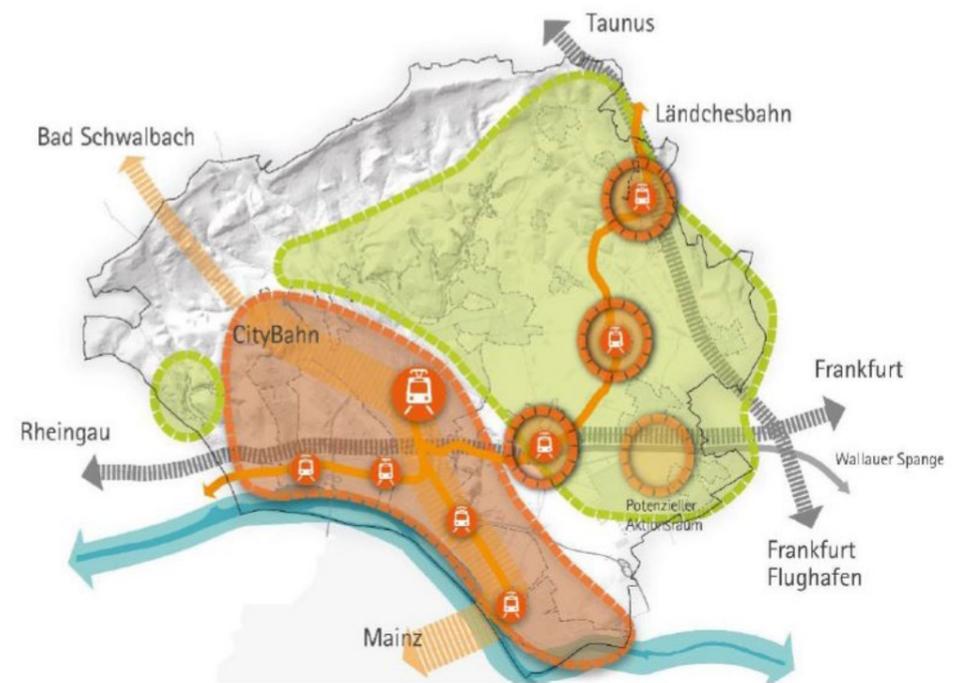
Hinweis: Bei den mit \* gekennzeichneten Orten handelt es sich um Vororte, die als  
Schwerpunktgebiete definiert und in Rahmenkonzepten vertieft betrachtet wurden.



# 1. Hintergründe und Anlass



Impulsräume Wiesbaden 2030+



Aktionsräume Wiesbaden 2030+

## 1.1 Einführung, Ziele und Methodik

Die räumliche Entwicklung Wiesbadens und der gesamten Rhein-Main-Region steht vor vielfältigen Herausforderungen, für die neue und vorausschauende planerische Antworten benötigt werden. Mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) im Jahr 2019 wurden die Weichen für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Stadtentwicklung gestellt. Insbesondere das Bevölkerungswachstum und der damit verbundene steigende Bedarf an Wohnraum und Infrastruktur, Veränderungsprozesse von Gewerbe- und Industriestandorten sowie ein neuer Stellenwert von Umwelt- und Klimabelangen sind der Ausgangspunkt für die stadtplanerischen Überlegungen. Übergeordnetes Ziel ist es, die erforderliche Siedlungsentwicklung vorausschauend, unter Einbeziehung einer ausreichenden Versorgung mit Gemeinbedarfsflächen, zu steuern.

Wesentliche Grundlage für die Neuaufstellung des FNP ist das integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden

2030+ (WISEK 2030+). Themenfelder wie Wohnen, Arbeiten, Freiraum, Mobilität sowie die regionale Einbindung Wiesbadens wurden in dieser Konzeption zusammengeführt. Aus dem Konzept abgeleitet wurden die Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens benannt. Diese sogenannten Impulsräume verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet und stellen sowohl bereits angestoßene Projekte als auch perspektivische Entwicklungsoptionen dar.

Ein wesentlicher Aspekt der Entwicklung sind die Vororte Wiesbadens und deren Funktion und Einordnung in das Gesamtstadtgefüge. Hier spielen insbesondere die östlichen Vororte mit ihrer teils hohen Wohnqualität, landschaftlichen Einbindung, aber auch deren Nähe zur Metropole Frankfurt eine herausragende Rolle.

Die östlichen Vororte werden im WISEK 2030+ entsprechend ihrer Entwicklungsdynamik, der räumlichen Kriterien und

Funktionen in zwei Aktionsräume aufgeteilt: Der Aktionsraum „Stabilisieren und Weiterentwickeln“ umfasst die ländlich gelegenen Vororte, die weniger einer Veränderungsdynamik unterliegen. Der zweite Aktionsraum „Entwicklung und Transformation“ umfasst die Vororte im Einzugsbereich der Wiesbadener Ländchesbahn. Durch Projekte, wie den geplanten Schienenhaltewerk „Wallauer Spange“, ist von einer zunehmenden Entwicklungsdynamik auszugehen.

## 1.2 Bausteine des Entwicklungskonzepts

Aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik möchte sich die Landeshauptstadt Wiesbaden im Rahmen des Entwicklungskonzepts gezielt mit den Potenzialen der östlichen Vororte auseinandersetzen. Das Entwicklungskonzept soll als Grundlage die Neuaufstellung des FNP dienen, welche seit Fertigstellung

des Stadtentwicklungskonzepts 2030+ durchgeführt wird. Hierfür sollen eine übergreifende Entwicklungsperspektive für den Wiesbadener Osten, mögliche Entwicklungsperspektiven für die 13 Vororte, sowie Rahmenkonzepte für ausgewählte Vertiefungsbereiche aufgezeigt werden.

Im Zuge der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts sind folgende Aufgaben und Bedarfe der einzelnen Vororte zu berücksichtigen, die bereits im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2030+ festgelegt wurden:

- Vernetzung der Vororte untereinander und mit der Kernstadt,
- die Belebung der Ortskerne und der Erhalt des dörflichen Charakters,
- offene Bebauungen mit Grünbezug in verträglichen Etappen,
- neue Wohnkonzepte für alle Generationen
- und der Erhalt der Landwirtschaft sowie zusammenhängender Freiräume.

### 1.3 Vorgehen und Methodik

Das vorliegende Entwicklungskonzept für die östlichen Wiesbadener Vororte setzt sich aus folgenden Inhalten und Produkten - sogenannten Positionen - zusammen. Die Prozessgrafik auf der rechten Seite veranschaulicht die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Positionen.

#### Position 1: Rahmenbedingungen, Grundlagen

Zu Beginn des Prozesses werden das Arbeitsprogramm konkretisiert und die Prozessstruktur mit dem Auftraggeber, mit dem Stadtplanungsamt, abgestimmt. In der ersten Phase werden zudem die vorliegenden Grundlagen, Planungen und Rahmenbedingungen (u.a. Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+, aktueller Flächennutzungsplan, Landschaftspläne, Klimakarten) gesichtet und in Bezug auf das Entwicklungskonzept der Vororte ausgewertet. Eine zweitägige Bereisung mit dem Fahrrad gibt ein tieferes Verständnis für die Wiesbadener Vororte. Anhand von Bildaufnahmen und Notizen in Planausschnitten werden die Besonderheiten der verschiedenen Orte dokumentiert. Zusammen mit der Auseinandersetzung mit den Zukunftstrends wird eine Grundlage geschaffen, auf welche Räume und Themen im Rahmen des Entwicklungskonzepts eingegangen werden muss.

#### Position 2: Bestandserhebung, Analyse

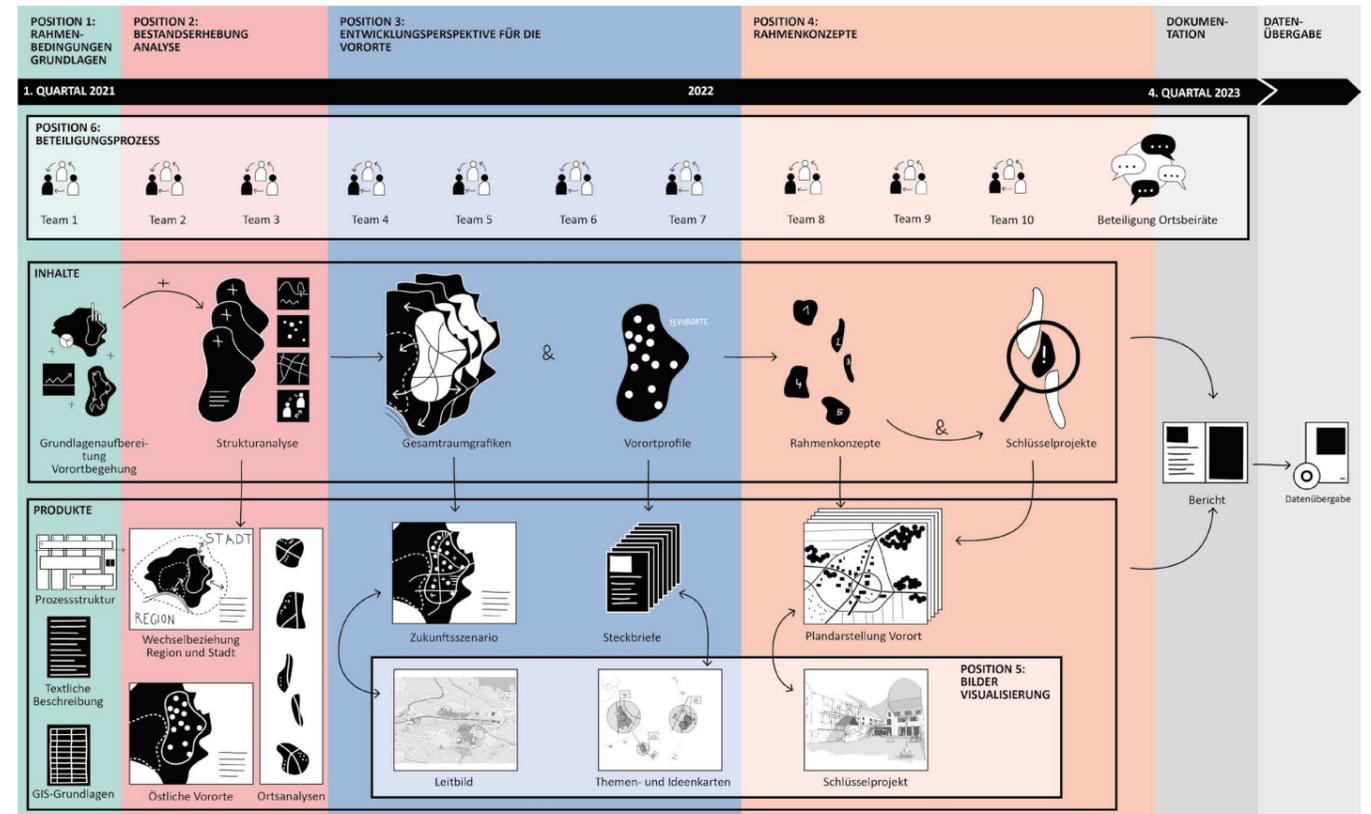
Nach Aufbereitung der Grundlagen erfolgt eine räumliche Strukturanalyse für den Wiesbadener Osten. Ziel der Strukturanalyse ist eine Übersicht über Struktur, Teilräume und Besonderheiten als Grundlage für das Entwicklungskonzept sowie das Identifizieren von Potenzialen und Defiziten. Die Analyse erfolgt auf mehreren Ebenen: Wechselwirkung des Wiesbadener Osten in Bezug zur Kernstadt und zur Region, der Perimeter des Wiesbadener Osten als Gesamttraum, sowie die Ebene der einzelnen Vororte.

Im Rahmen der Analyse werden u.a. die Entwicklung und Historie der Vororte, deren Ortskerne und Versorgungsstruktur, verkehrliche Anbindung, Fuß- und Radwege, öffentlicher Verkehr und Haltestellenumfelder, soziale Infrastruktur und Ausstattung, Nutzungsschwerpunkte, Landschaft- und Freiräume, die Ortsränder, Stadtklima und Landschaftsschutz untersucht und ausgewertet. Dazu gehört auch die Ermittlung von Potenzialen (bspw. intakte städtebauliche Strukturen und identitätsstiftende Orte, mögliche Arrondierungsflächen, wichtige Verbindungen und bedeutende Landschaftsräume) und Herausforderungen (bspw. städtebauliche Missstände, Barrieren, Leerstände, Defizite im öffentlichen Raum und fehlende Infrastruktur). Zudem werden durch einen schnellen Scan des Siedlungsbestandes Aussagen zu Innenentwicklungspotenzialen getroffen.

#### Position 3: Entwicklungsperspektive für die Vororte

Aufbauend auf der Bestandserhebung und Analyse wird ein Leitbild für den östlichen Teilraum Wiesbadens entwickelt. Dabei wird zum einen die zukünftige Struktur des Teilraums und seine Rolle im gesamtstädtischen Zusammenhang und regionalen Kontext herausgearbeitet und zum anderen Rollen und Perspektiven für die einzelnen Vororte entwickelt. Die Themenfelder „Mobilität und Vernetzung“, „Freiraum, Landwirtschaft und Klima“ sowie „Ortsbilder und Siedlungsraum“ werden in dem Leitbild zusammengeführt. Um ein besseres Rollenverständnis der 13 Vororte zu entwickeln, soll eine „Verwandtschaftskarte“ dienen.

Neben der teilräumlichen Perspektive, dem Leitbild, werden anhand von Themen- und Ideenkarten für jeden der 13 Vororte mögliche Entwicklungsperspektiven aufgezeigt.



Prozessgrafik

#### Position 4: Rahmenkonzepte

Auf Grundlage der Themen- und Ideenkarten werden vier Vororte in Rahmenkonzepten vertieft. Die vier Vertiefungsgebiete liegen in Auringen, Erbenheim, Igstadt und Naurod. Neben möglichen Wohnbaupotenzialen und Typologien werden mit den Konzepten Aussagen zur Erschließung, zum Ausbau der Fuß- und Radwege oder zur der Gestaltung der Haltestellenumfelder der Ländchenbahn sowie zur Organisation der Freiräume getroffen.

#### Position 5: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess

Inhalte und Prozess werden regelmäßig zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer im Projektteam abgestimmt und weiterentwickelt. Insgesamt sind zehn Projektteamtermine angesetzt, wobei diese in Teilen in Präsenz vor Ort im Stadtplanungsamt Wiesbaden und in Teilen im digitalen Format stattfinden.

Neben der Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer findet auch eine Beteiligungsveranstaltung für die Ortsbeiräte der 13 Vororte statt, um die zentralen Inhalte des Leitbildes und der Themen- und Ideen für die Vororte zu präsentieren und zu diskutieren. Außerdem wird über die Schnittstellen zwischen dem Entwicklungskonzept und der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans informiert. Die Ergebnisse des Beteiligungstermins werden in einem separaten Dokument zusammengetragen und sollen in den Prozess zur FNP-Neuaufstellung einfließen. Sie haben keinen Einfluss auf die Inhalte des vorliegenden Berichts.



## 2. Thematische und räumliche Bezüge

Im Zuge der Neuaufstellung des FNP werden für die Landeshauptstadt Wiesbaden schwerpunktmäßig drei Handlungsfelder beschrieben. Hierbei handelt es sich um die Handlungsfelder „Freiraum & Klima“, „Siedlung & Gewerbe“ sowie „Verkehr & Infrastruktur“. Die drei Themenfelder werden im folgenden Kapitel aufgegriffen und im Hinblick auf die östlichen Vororte weiter vertieft. So werden in Anlehnung an die Handlungsfelder aus dem FNP-Prozess Grafiken für die Bedarfe und Ziele des östlichen Raums entwickelt. Die Grafiken geben einen Überblick über (räumliche) Zusammenhänge der 13 Ortschaften untereinander, aber auch mit der Wiesbadener Kernstadt und der umliegenden Region.

Die Grafik „Mobilität und Vernetzung“ beschäftigt sich mit dem Potenzial des ÖPNV und seiner Bedeutung für den östlichen Raum. Hierbei wird insbesondere das Potenzial der Ländchesbahn und ihre Bedeutung für die Vororte herausgestellt. Darüber hinaus betrachtet das Themenfeld Mobilität und Vernetzung das vorhandene Radwegenetz und den zukünftigen Bedarf. Die Wallauer Spange wird als neuer Mobilitätsknotenpunkt ebenfalls beleuchtet.

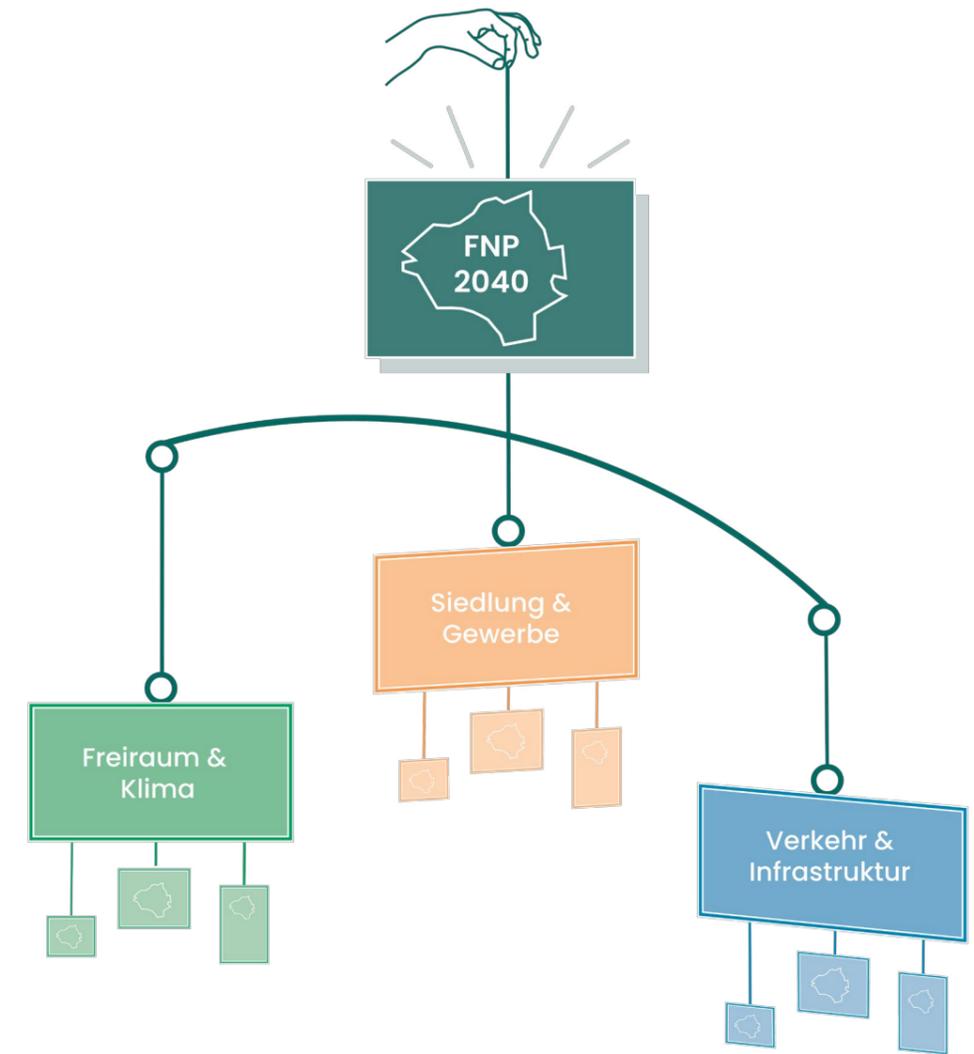
Die Grafik „Freiraum, Landwirtschaft und Klima“ identifiziert wichtige Frei-

raumstrukturen, bedeutsame Kaltluftflüsse und beschreibt den Charakter der „Siedlungsinseln“ für die 13 Vororte, welche in die Umgebung eingebettet sind.

Die Grafik der „Ortsbilder und des Siedlungsraums“ geht auf die Identitäten der 13 Ortschaften und ihre Rolle in der Gesamtstadt ein. Die Grafik beschäftigt sich auch mit der Thematik von neuen Entwicklungsmöglichkeiten und Wohnraumpotenzialen der 13 östlichen Vororte, die im Rahmen der Studie weiter vertieft werden.

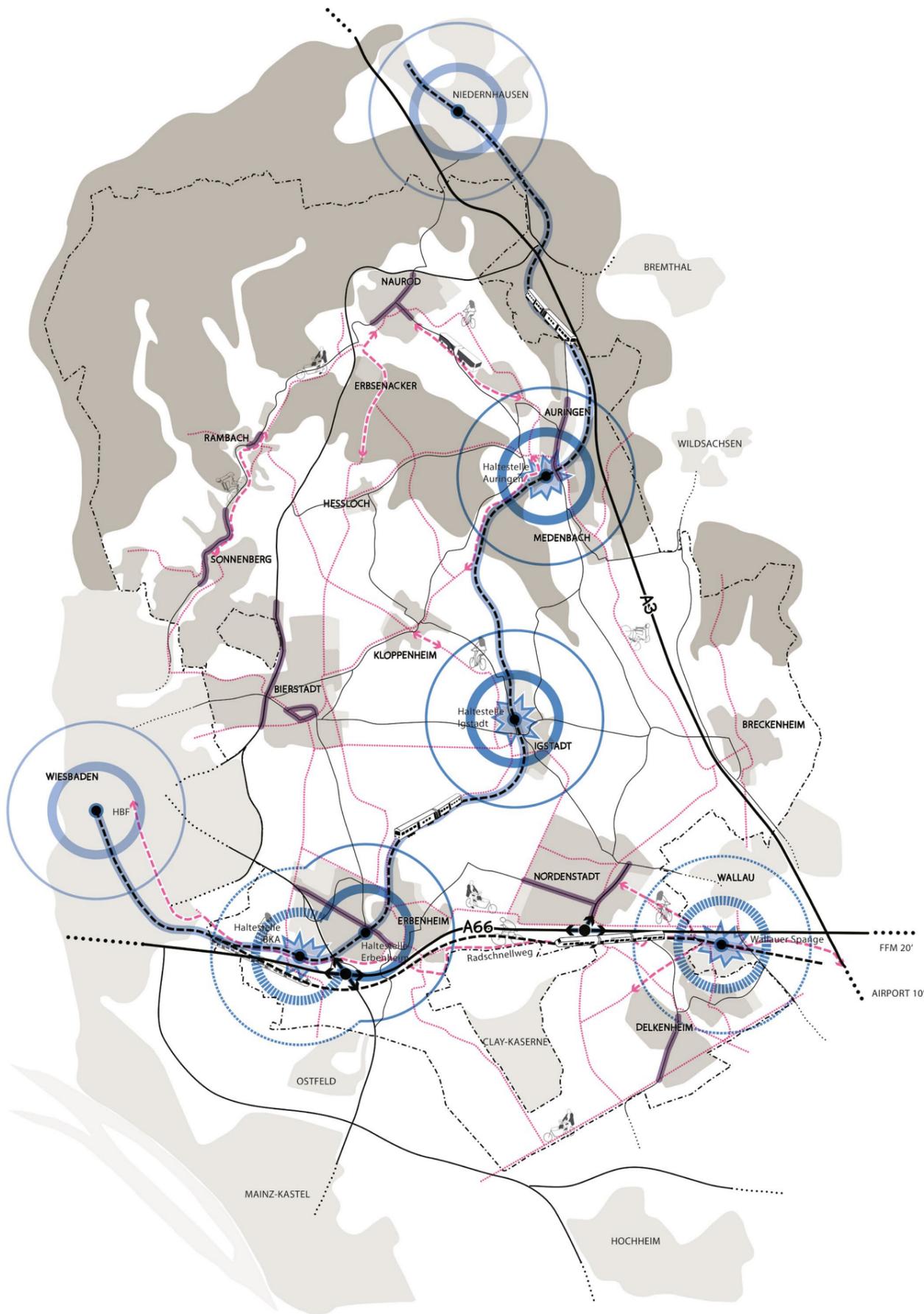
Im Anschluss an die drei thematischen Gesamttraumgrafiken folgt das übergeordnete Leitbild, welches die Themenfelder der drei Gesamttraumgrafiken miteinander verknüpft, in Zusammenhang bringt und die zentralen Ziele für die östlichen Vororte benennt.

Abschließend werden in der Verwandtschaftskarte wichtige Beziehungen und „Verwandtschaften“ der östlichen Vororte untereinander herausgestellt und verdeutlicht. Hierbei handelt es sich um räumliche oder thematische Bezüge, die sich an den drei genannten Themenfeldern orientieren.



Handlungsfelder des FNP-Prozesses

## 2.1 Mobilität und Vernetzung



### Potenzial Ländchesbahn

Die Ländchesbahn verkehrt aktuell im halbstündlichen Takt zwischen dem Wiesbadener Hauptbahnhof und Niedernhausen (Taunus) und stellt ein wichtiges ÖPNV-Angebot im Wiesbadener Osten dar. Erbenheim, Igstadt und Auringen/Medenbach haben mit ihren Haltepunkten Anschluss an die Ländchesbahn und profitieren von dem schienengebundenen Angebot. Ein weiterer Haltepunkt in Erbenheim im Bereich des geplanten BKA-Standorts am Ostfeld ist in Planung. Die Ländchesbahn verkehrt derzeit eingleisig und nicht elektrifiziert. Der zweigleisige Ausbau und die Einführung eines 15-Minuten-Takts würde das Angebot insbesondere für Pendlerinnen und Pendler noch attraktiver machen. Auch nach dem Ausbau und der barrierefreien Umgestaltung der Bahnsteige sind die Haltestellenumfelder der Ländchesbahn in ihrer Ausgestaltung nicht mehr zeitgemäß. Daher ist es wichtig, auch unabhängig vom Ausbau und von einer höheren Taktung, die Haltestellen zukunftsfähig zu gestalten. Dazu gehört ein möglichst direkter Umstieg (räumlich sowie zeitlich) zwischen Bus und Bahn. Zudem sind gut ausgeschilderte Zugänge und sichere Fuß- und Radwege sowie ausreichend viele Fahrradstellplätze von Bedeutung.

### Projekt Wallauer Spange

Mit der Wallauer Spange soll bis Ende 2027 eine Lücke im Schienennetz zwischen Wiesbaden und Frankfurt geschlossen werden. Mit der direkten Verbindung auf die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main verkürzt sich die Fahrzeit vom Hauptbahnhof Wiesbaden zum Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens auf 16 Minuten. Im Zuge des Lückenschlusses wird zudem eine neue Haltestelle das schienengebundene ÖPNV-Angebot im Bereich der östlichen Vororte Wiesbadens deutlich attraktiver machen. Insbesondere Delkenheim und Nordenstadt, die in nächster Nähe des neuen Halts liegen, werden maßgeblich davon profitieren. Von der Wallauer Spange sind der Flughafen Frankfurt und der Hauptbahnhof Frankfurt in 10 bzw. 20 Minuten erreicht. Zum Hauptbahnhof Wiesbaden werden wiederum nur 5 Minuten benötigt. Um das Potenzial der Haltestelle gut auszuschöpfen, ist ein Mobilitätshub mit diversen Angeboten denkbar. Zudem ist eine möglichst schnelle und direkte Erreichbarkeit mit dem Bus, mit dem Fahrrad und zu Fuß herzustellen.

### Zwei neue Buslinien für den Wiesbadener Osten

Für den Wiesbadener Osten wurden zwei neue Buslinien eingeführt. Diese sollen eine bessere Verknüpfung der östlichen Vororte bringen und den Verkehr beschleunigen, indem weniger Haltestellen angefahren und Direktfahrten ermöglicht werden. Weitere Planungsprämissen sind möglichst schnelle Überleitungen auf den schienengebundenen ÖPNV mit den Haltestellen der Ländchesbahn, der Wallauer Spange und Mainz-Kastel Bahnhof. Insbesondere Breckenheim wird von den neuen Buslinien profitieren, indem sich die bisherigen Fahrzeiten jeweils um ca. 15 Minuten verkürzen sollen. Bislang ist Breckenheim

der Vorort, der am wenigsten gut an das ÖPNV-Netz angebunden war.

### Radwege und Radinfrastruktur

Der östliche Raum Wiesbadens verfügt bereits über ein gutes Radwegenetz, welches die Vororte miteinander verbindet. Dennoch gibt es abschnittsweise noch Nachbesserungsbedarf. Da immer mehr Menschen das Fahrrad nutzen - sei es im Alltag, auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit - steigen die Anforderungen an die Radinfrastruktur. Wichtig ist, dass die Fortbewegung mit dem Rad weitestgehend schnell, hindernisarm und sicher möglich ist. So ist bereits ein neuer Radschnellweg geplant, welcher künftig Wiesbaden und Frankfurt verbinden und parallel zur A66 verlaufen soll. Prinzipiell sollten entlang der wichtigsten Verbindungen Gelegenheiten für kurze Pausen sowie Reparaturstationen angeboten werden.

### Lagegunst A66 und B455

Im Süden der östlichen Vororte verläuft die A66 mit den beiden Anschlüssen Nordenstadt und Erbenheim. Neben den beiden genannten Ortschaften profitieren auch Delkenheim und Breckenheim von der hervorragenden Anbindung an den Fernverkehr innerhalb des Rhein-Main-Gebiets, während Bierstadt und Naurod über die Bundesstraße B455 gut erreichbar sind. Die Lagegunst und vorhandene Agglomerationseffekte gilt es sinnvoll zu nutzen bzw. weiter auszubauen.

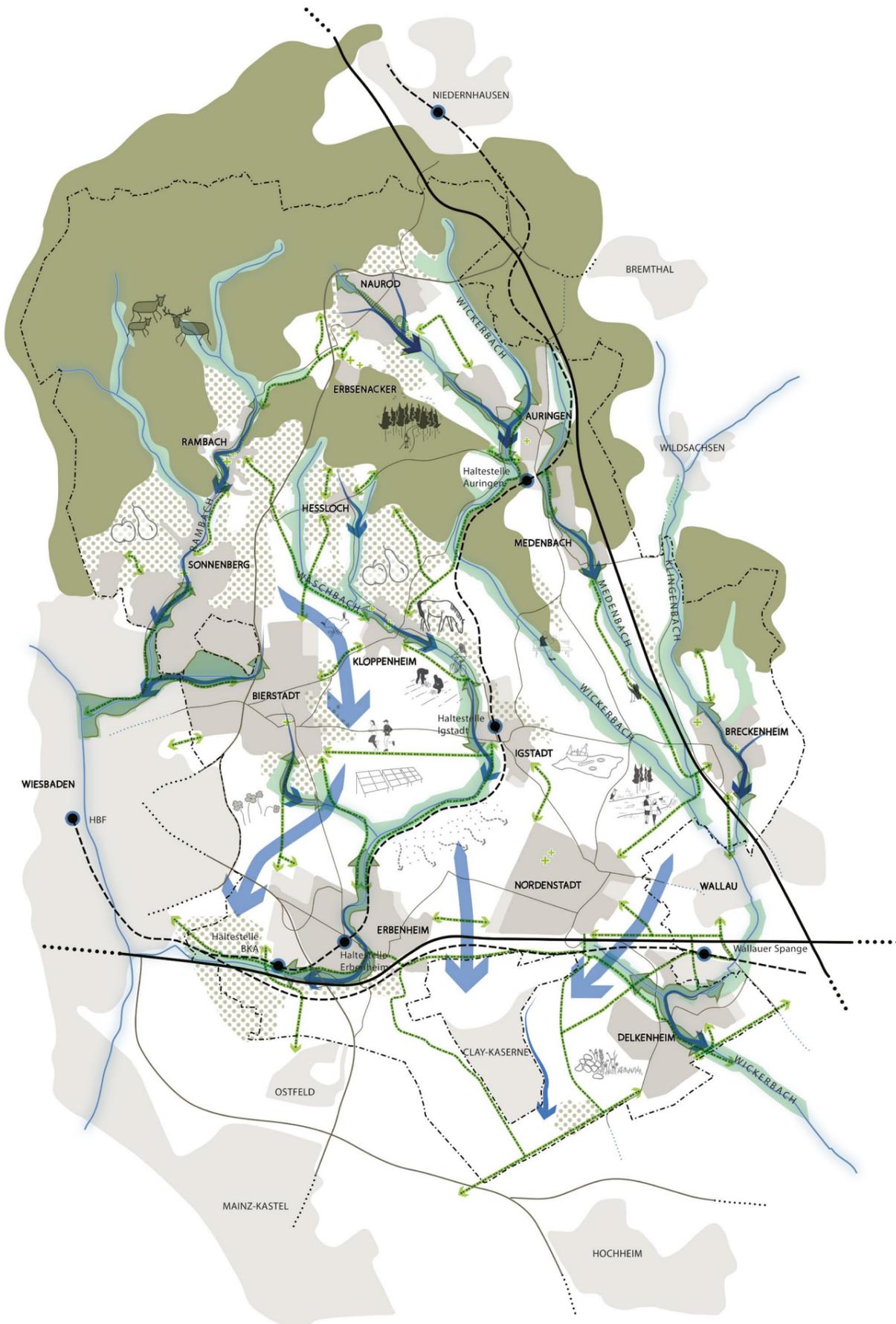
### Verkehr in Ortsmitten regulieren

In den meisten Vororten im Osten Wiesbadens verlaufen die verbindenden Kreis-, Land- und Bundesstraßen mitten durch den Ort. Ortsumfahrungen, wie etwa in Naurod, sind eher die Ausnahme. Entsprechend groß ist das Verkehrsaufkommen in den Ortschaften - und damit auch die Gestalt der Straßenräume auf den Verkehr ausgerichtet. Dies sollte Anlass sein, die Straßenräume so umzugestalten, dass die Aufenthaltsqualität für Anwohnende und die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr gesteigert wird.

### Ergänzende Mobilitätsangebote

In Zukunft wird die Bedeutung von ergänzender Mobilitätsangebote, auch in ländlicheren Regionen wie den östlichen Vororten von Wiesbaden, zunehmen. Sie stellen eine Alternative zum eigenen KFZ, aber auch zum festen Liniennetz von Bus und Bahn dar. Carsharing- und Leihrad-Angebote bieten sich besonders in den Haltestellenumfeldern von Ländchesbahn und Wallauer Spange bzw. an zentralen Orten an, da sie den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtern und gut erreichbar sind. Rufbusse und Sammeltaxis sprechen wiederum ältere Menschen an, die auf diese Angebote auch oft angewiesen sind, um mobil sein zu können. Der Vorzug dieser Angebote ist, dass sie bedarfsorientiert sind und der Besitz eines eigenen Fahrzeugs nicht zwingend erforderlich ist.

## 2.2 Freiraum, Landwirtschaft und Klima



### Charakter der „Siedlungsinseln“

Das Gebiet der östlichen Vororte kann in drei Teilräume gegliedert werden. Zum einen gibt es die an die Wiesbadener Kernstadt direkt angrenzenden und zusammenhängenden Siedlungsräume, zum anderen die dicht bewaldeten, höher gelegenen Bereiche des (Rhein-)Taunus im Norden und zu guter Letzt den offenen landwirtschaftlich geprägten Raum im Osten der Stadt der nach Süden in Richtung Main und Rhein hin abfällt. Hier liegen die Wiesbadener Vororte wie „Siedlungsinseln“ eingebettet in der offenen Landschaft. Diesen besonderen Charakter gilt es möglichst zu wahren und ein Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche, trotz der Flächenbedarfe für neuen Wohnraum, zu vermeiden.

### Nachhaltige Landwirtschaft

Der östliche Raum Wiesbadens ist sowohl stark landschaftlich als auch landwirtschaftlich geprägt. Im Norden bilden die Ausläufer des Taunus mit größeren zusammenhängenden Waldflächen und in bewegter Topografie die Umgebung. Während im mittleren Bereich die Waldgebiete stetig den Streuobstwiesen und -beständen weichen, flacht das Land in Richtung Süden zunehmend ab und großflächige Landwirtschaftsräume prägen den Raum. Hier bewirtschaften mehrere Landwirtschaftsbetriebe die Flächen und in diversen Hofläden werden die lokal erzeugten Produkte direkt vermarktet und verkauft. In Zukunft könnten sowohl Erzeugende als auch Konsumierende noch stärker das Potenzial für biologische, regionale und saisonale Erzeugnisse in Wiesbaden ausschöpfen.

### Sensibler Umgang mit Landschaftsräumen

Gleich mehrere Täler und Bachauen gliedern und prägen den Landschaftsraum im Osten von Wiesbaden. Die Bäche wie Wickerbach, Wäschbach, Medenbach, Salzbach und Klingebach haben ihren Ursprung in den Ausläufern des Taunus und mäandrieren von Nord nach Süd durch die Landschaft, ehe sie in Rhein oder Main fließen. Die Bachauen sind sensible Landschaftsräume, die in ihrer Form und Gestalt zu erhalten und zu schützen sind. Es gibt aber auch Bereiche, in denen bewusst der Zugang zu den Fließgewässern zugunsten des Naturerlebnisses und der Naherholung ermöglicht und gestaltet wird. Dies kann sowohl die Siedlungsinnenbereiche, als auch außerorts geschehen, wobei insbesondere die Siedlungsinnenbereiche in besonderem Maße von aufgewerteten und zugänglichen Bachläufen profitieren können.

### Kalt- und Frischluftversorgung

Der östliche Raum von Wiesbaden ist von zentraler Bedeutung für die Kalt- und Frischluftversorgung Wiesbadens. Die offenen Landwirtschaftsflächen begünstigen die Kaltluftentstehung und den Kaltlufttransport. Um die Klimafunktionen langfristig zu sichern, ist im Rahmen möglicher baulicher Entwicklungen ein Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche zu vermeiden.

### Klimawirksam gestaltete Siedlungsräume

Die Siedlungsräume müssen klimafit gemacht werden. Wo möglich sollten in den öffentlichen Räumen schattenspendende Bäume gepflanzt sowie Oberflächen entsiegelt und begrünt werden. Besonderer Fokus ist auf die Bereiche zu legen, an denen sich viele Menschen aufhalten und verweilen. Darüber hinaus spielt auch die lokale Kaltluftversorgung in den Abend- und Nachtstunden eine Rolle. Lokale Kaltluftströme fließen in der Regel entlang der Bachauen und versorgen auf diese Weise die Ortschaften, die mehrheitlich an den Bächen liegen, mit frischer Luft. Demnach begünstigen Maßnahmen, die der naturnahen Gestaltung von Bachläufen in Siedlungsbereichen zugutekommen, ebenfalls das Mikroklima.

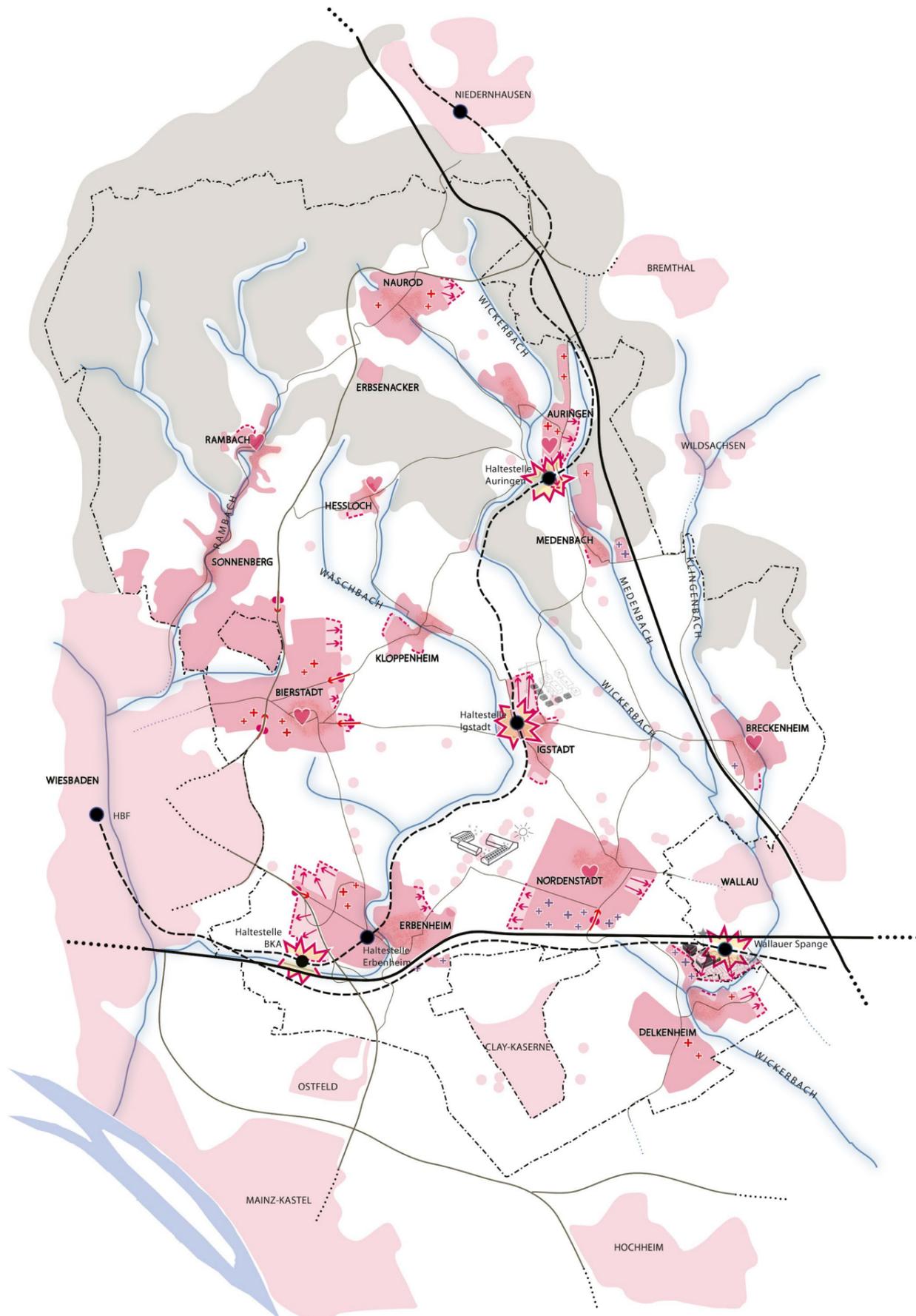
### Angebote für Sport, Freizeit und Erholung

Freiräume erfahren einen immer höheren Nutzungsdruck, nicht zuletzt seit der Corona-Pandemie. Die Menschen nutzen verstärkt vorhandene Freiräume und Freizeitangebote vor der Haustüre. Daher ist es wichtig vorhandene Freiräume zu sichern bzw. weiter zu qualifizieren und neue Freiräume zu schaffen. Dabei gilt es, den vielfältigen Anforderungen, die an die Freiräume gestellt werden, gerecht zu werden, sei es für Spiel, Sport und Begegnung oder für Erholung und Rückzug. Hierbei spielen auch Angebote entlang von Fußwegen/Radtrassen eine Rolle.

### Grünvernetzung zwischen den Ortschaften

Die offenen landwirtschaftlich geprägten Flächen, insbesondere im südlichen Bereich der östlichen Vororte, haben ihren landschaftlichen Reiz. Aufgrund immer heißer werdender Sommer ist es sinnvoll, die wichtigsten Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Ortschaften durch schattenspendende Bäume grüner zu gestalten. Oft genügen einzelne Baumgruppen, die Schutz und Schatten spenden. Auf diese Weise können kleine Aufenthaltsbereiche für diejenigen geschaffen werden, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Darüber hinaus stellen Landwirtschaftsflächen meist nur Monokulturen dar. Bäume, Heckenstrukturen und Blühstreifen können dem entgegenwirken, da sie die ökologische Vernetzung und Biodiversität fördern.

## 2.3 Ortsbilder und Siedlungsraum



### Ortsmitten mit Identität

Die Vororte Wiesbadens sind sehr dörflich geprägt. Trotz oft größerem Zuwachs in den 1950er- bis 1970er Jahren, ist ihre gewachsene Struktur im Kern mehrheitlich geblieben. Verwinkelte Straßen, kleine Platzsituationen und Gebäudefachwerk erzeugen malerische Ortsbilder. Ebenfalls prägend in den Ortsmitten sind die Hofstrukturen, bestehend aus Vorderhaus, Anbau und Scheune. Doch es gibt auch viel Sanierungsbedarf. Entsprechend den Anforderungen an Ortsbild und Gebäudedenkmal können Sanierungen von alten Gebäuden herausfordernd und kostspielig sein. Wichtig ist in Zukunft, die ortsspezifischen Identitäten herauszuarbeiten und zu stärken und öffentliche Räume zugunsten mehr Aufenthaltsqualität und einem angenehmen Klima aufzuwerten.

### Innenentwicklung vor Außenentwicklung

In und um Wiesbaden gibt es einen erhöhten Bedarf an neuem Wohnraum. Im Vergleich zur Kernstadt und den urbanen Wohnvierteln gibt es im Wiesbadener Osten gewisse Flächenreserven und Freiräume für bauliche Entwicklungen. Dennoch sind die Potenziale für Innenentwicklung zu prüfen und gegenüber Entwicklungen nach Außen, also „auf der grünen Wiese“, zu priorisieren. Ein zentraler Aspekt ist der sinnvolle Umgang mit den Siedlungsbeständen von Einfamilien- und Mehrfamilienhausgebieten, insbesondere aus der Entstehungszeit der 1950er bis 1970er Jahre. Inzwischen besteht für diese Gebäude oft Sanierungsbedarf. Für entsprechende Gebiete könnten Prinzipien wie energetisches Sanieren und Inwertsetzen, Aufstocken, Anbauen, „nebendran“ Bauen, Neubauen und Umnutzen sowie die gezielte Entwicklung von brachliegenden Flächen zum Tragen kommen.

### Potenzial Großwohnsiedlungen

Im Zeitraum von 1950 bis 1970 sind in Bierstadt, Erbenheim, Nordenstadt und Delkenheim größere zusammenhängende (Groß-)Wohnsiedlungen entstanden. Die Siedlungsstruktur ist geprägt durch punkt- oder zeilenförmige, beziehungsweise verkettete Gebäude, eingebettet in größere gemeinschaftlich genutzte Freiraumzusammenhänge. Bei einigen Gebäuden besteht Sanierungsbedarf. Im Zuge von Sanierungen sollten die Möglichkeiten für eine behutsame Nachverdichtung des Siedlungsbestandes, beispielsweise durch Aufstockung oder Ergänzungsbauten neben den Bestandsgebäuden, geprüft werden. Zudem geht es auch um die Aufwertung der gemeinschaftlich genutzten Freiräume zwischen den Gebäuden, um ein attraktiveres Wohnumfeld zu schaffen.

### Siedlungsabrundungen

Im Themenfeld Freiraum, Landwirtschaft und Klima wird bereits beschrieben, dass die Vororte wie „Siedlungsinseln“ in den Landschaftsraum eingebettet sind. Klar ausformulierte Siedlungsränder schaffen eine Abgrenzung zwischen „innen“ und „außen“. Dennoch gibt es auch Bereiche, in denen die Siedlungsränder brüchig sind und „ausfransen“. Es ergeben sich dadurch Potenziale für Siedlungsabrundungen im Sinne des „Fertigbauens“. Auch im Bereich von Ortseingängen und gibt es oft noch räumliche und gestalterische Spielräume für Verdichtung und Akzentuierung.

### Haltestellenumfelder als Impulsräume

Neben den genannten Entwicklungsmöglichkeiten im Siedlungsbestand sollen auch größere Impulse für Entwicklung gesetzt werden. Dabei soll die Siedlungsentwicklung auf Bereiche gelenkt werden, die durch den schienengebundenen ÖPNV besonders gut angebunden sind. Dazu zählen die Haltestellenumfelder der Ländchesbahn in Erbenheim, Igstadt und Auringen. Hier wird das Potenzial gesehen, höhere Dichten und eine gewisse Nutzungsmischung zu erzielen. Dabei sollte aber beides im für den ländlichen Raum angemessenen Rahmen bleiben. Von größeren potenziellen Entwicklungen am Siedlungsrand, die stark auf den MIV ausgelegt sind, sollte aus konzeptioneller Sicht und Gründen der Nachhaltigkeit abgesehen werden.

### Interkommunale Entwicklung Wallauer Spange

Die Wallauer Spange mit dem geplanten Bahnhof und dem schnellen und direkten Anschluss nach Frankfurt und Wiesbaden bietet großes Potenzial für eine interkommunale Entwicklung im direkten Haltestellenumfeld (Vertiefende Aussagen können der Studie „Impulsraum A66“ entnommen werden). Zudem bietet der neue Bahnhof arbeitsplatznahe Wohnbaupotenziale in Nordenstadt und Delkenheim.

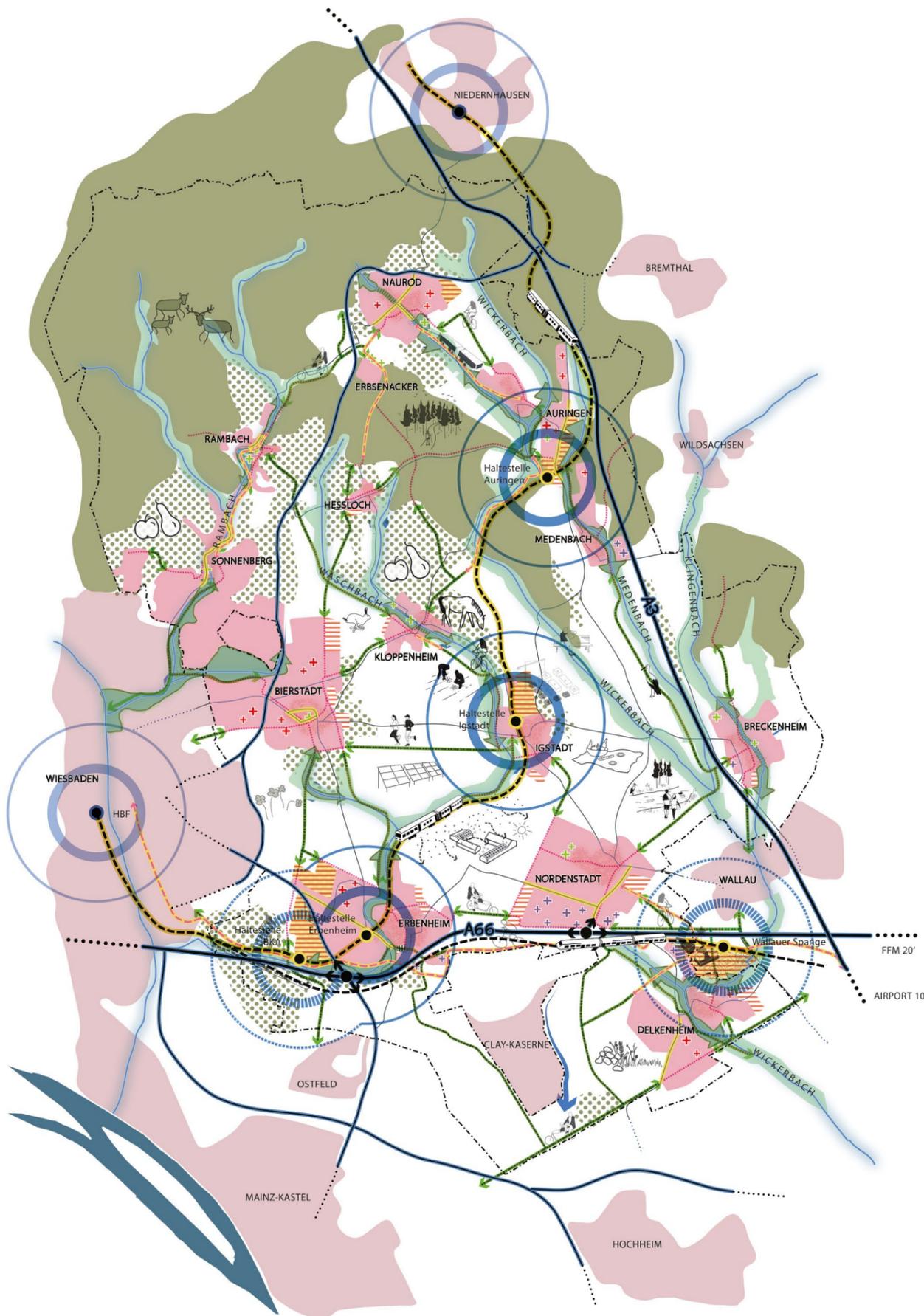
### Gewerbe an der A66 stärken

Die an der Autobahn A66 gelegenen Orte Nordenstadt, Erbenheim und Delkenheim profitieren von ihrer guten Anbindung. Dies äußert sich darin, dass sich dort ein Schwerpunkt an Gewerbe und Arbeitsplätzen entwickelt hat, während in den anderen Vororten mehrheitlich gewohnt wird. Die Lagegunst an der Autobahn gilt es in Zukunft weiter zu nutzen und brachliegende oder untergenutzte Flächen im bestehenden Gewerbegebiet (verdichtet) zu entwickeln.

### Versorgung und soziale Infrastruktur

Bezüglich Versorgung und sozialer Infrastruktur sind die Vororte sehr unterschiedlich aufgestellt. Die größeren, gut angebundenen Ortschaften Erbenheim, Nordenstadt, Delkenheim, Bierstadt und Naurod sind mit Einkaufsmöglichkeiten, Grund- und weiterführenden Schulen sowie guter ärztlicher Versorgung breit ausgestattet, während die kleineren Orte weniger gut ausgestattet sind. Dazu zählen unter anderem Kloppenheim, Heßloch, Medenbach und Rambach, aber auch Igstadt und Auringen. Für die beiden zuletzt genannten Orte ist es vor dem Hintergrund größerer Entwicklungsabsichten und einem Bevölkerungszuwachs wichtig, dass weitere Versorgungsmöglichkeiten und neue Infrastrukturen geschaffen werden.

Wichtige Anknüpfungspunkte außerhalb des Teilraums der östlichen Vororte stellen Wiesbaden und Mainz-Kastel sowie jenseits der Wiesbadener Gemarkung Hochheim am Main, Wallau und Niedernhausen mit vielfältigen Angeboten dar.

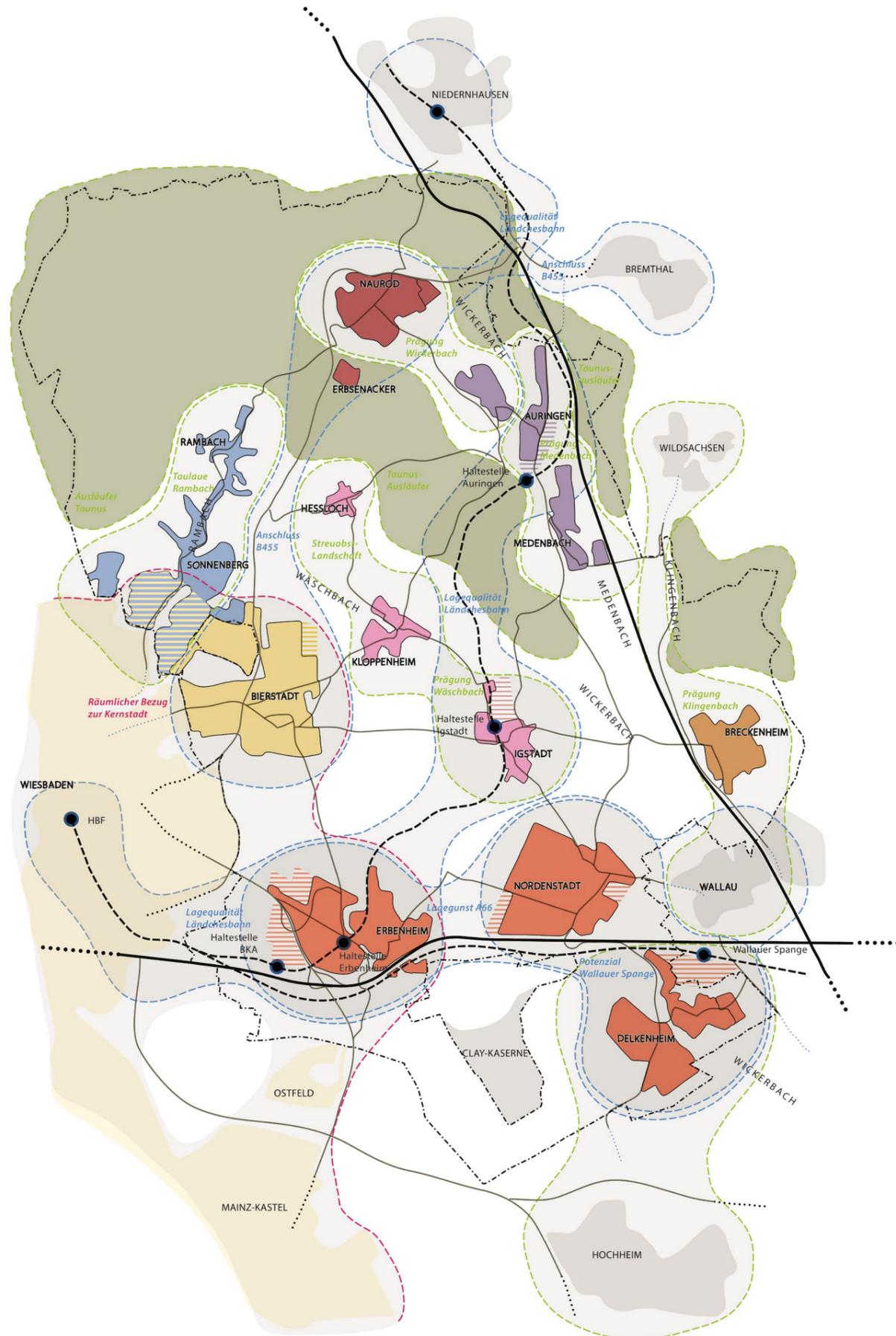


Leitbild für die östliche Vororte

Im Leitbild für den Wiesbadener Osten und die 13 Vororte werden die zuvor separat betrachteten Themenfelder „Mobilität und Vernetzung“, „Freiraum, Landwirtschaft und Klima“ sowie „Ortsbilder und Siedlungsraum“ zusammengeführt und integriert betrachtet. Das Leitbild zeigt ein positives räumliches Entwicklungs- und Zukunftsszenario. Besonders wichtige Aspekte, Räume und Verknüpfungen und Themen sind in der Grafik gelb hervorgehoben.

- **Ortsmitteln durch Aufwertung der öffentlichen Räume und Nutzungsanreicherung stärken**  
Die Ortsmitteln sind identitätsstiftend für den jeweiligen Ort. Einst fand hier das öffentliche Leben statt. Es gab diverse alltägliche Versorgungsangebote - wie etwa kleine Läden, Bäcker und Metzger – Handwerksbetriebe und Dienstleistungsangebote sowie Treffpunkte im öffentlichen Raum. Heute wirken die Ortsmitteln oft etwas verwaist und der Fokus liegt auf den Neubaugebieten am Ortsrand. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sollen Ortsmitteln aufgewertet und aktiviert und Nutzungsanreicherungen erleichtert werden.
- **Anschluss an den schienengebundenen ÖPNV für neue Wohnschwerpunkte nutzen und gleichzeitig gezielt wichtige Freiräume im Innenbereich erhalten und qualifizieren**  
In den östlichen Vororten wird künftig die Entwicklung auf durch den schienengebundenen ÖPNV gut angeschlossene Bereiche gelenkt. Dieses Potenzial wird im Besonderen in den Haltestellenumfeldern der Ländchesbahn in Erbenheim, Igstadt und Auringen gesehen. Hier sollen neue und verdichtete Wohnangebote entstehen, für die der Besitz eines eigenen Autos trotz des ländlichen Umfeldes nicht zwingend erforderlich ist.
- **Innenentwicklungspotenziale identifizieren und nutzen**  
Ein Großteil des Siedlungsbestandes in den östlichen Vororten ist in den letzten Jahrzehnten entstanden. Den Wohngebieten der 1950er bis 1970er Jahre steht ein Generationenwechsel bevor und oft sind die Gebäude sanierungsbedürftig. Daher ist es wichtig, für den Siedlungsbestand Innenentwicklungsstrategien und -konzepte zu entwickeln um Wohnräume zu schaffen, die den heutigen Anforderungen entsprechen, beziehungsweise neuen Wohnraum zu schaffen.
- **Eine ausreichende Versorgung und soziale Infrastruktur sicherstellen**  
Insbesondere in den Ortschaften mit größeren Entwicklungspotenzialen und anzunehmendem Bevölkerungszuwachs muss eine ausreichende Versorgung sowie neue soziale Infrastruktur sichergestellt werden. Bestehende Einrichtungen müssen zukünftigen Anforderungen entsprechen.
- **Den Öffentlichen Verkehr stärken und den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln attraktiv gestalten**  
Das Verkehrsaufkommen auf den Straßen, insbesondere in Richtung der Städte Wiesbaden, Mainz und Frankfurt, nimmt immer mehr zu. Daher ist es ein Anliegen, mit einem attraktiven und gut ausgebauten öffentlichen Verkehr eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Dazu gehört ein reibungsloser Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, (Leih-) Fahrrädern und weiteren Sharing-Angeboten), insbesondere im Bereich der Haltestellenumfelder.
- **Die Vernetzung der Vororte insbesondere für den Radverkehr verbessern**  
Immer mehr Menschen steigen aufs Fahrrad, egal ob auf dem Weg zur Arbeit, für alltägliche Besorgungen oder in der Freizeit. Gerade der landschaftlich geprägte Raum im Wiesbadener Osten lädt zur Fortbewegung mit dem Rad ein. Daher ist es wichtig sowohl die Radwege als auch Radinfrastruktur entsprechend den heutigen Anforderungen auszubauen. Ein gutes Beispiel stellt die Planung des neuen Radschnellwegs dar, welcher künftig parallel zur Autobahn A66 laufen soll.
- **Den prägenden Charakter der Kultur- und Auenlandschaft erhalten, bzw. stärken**  
Der östliche Raum von Wiesbaden hat eine prägende Kultur- und Auenlandschaft. Die Bachauen entlang der Fließgewässer formen und gliedern die Landschaft, während die Kulturlandschaft von Nord nach Süd (als Wald-, Streuobst- und Landwirtschaftsflächen) variiert. Diese Besonderheiten gilt es zu erhalten und zukunfts- bzw. widerstandsfähig weiterzuentwickeln.
- **Stadtklimatische Aspekte wie Kaltluftversorgung, Durchlüftung und Verschattung fördern**  
Der Klimawandel ist eines der großen Themen, welches unser Handeln und Leben in Zukunft maßgeblich beeinflussen wird. Daher ist es ein zentrales Anliegen die Kaltluftversorgung über den östlichen Raum für die gesamte Stadt zu sichern und die Durchlüftung in Siedlungsbereichen sowie die Verschattung und klimawirksame Gestaltung in öffentlichen Räumen zu fördern.

## 2.5 Verwandtschaften



### Verwandtschaftskarte

Der Wiesbadener Osten liegt im Spannungsfeld von unterschiedlichen Anknüpfungspunkten, die zum Teil sehr gegensätzlich sind. Städtisch versus ländlich, flach versus hügelig, monofunktional versus mischgenutzt. Um die Hintergründe des östlichen Teilraums zu verstehen und auch die Rollen, die die einzelnen Vororte darin einnehmen, ist eine sogenannte „Verwandtschaftskarte“ entstanden. Im Folgenden wird erläutert, in welchen Kontexten die Ortschaften jeweils liegen und welche räumlichen und thematischen Bezüge sich herstellen lassen.

### Mobilitätsbeziehungen

Die Vororte Erbenheim, Nordenstadt und Delkenheim sind durch ihre Lage an der Autobahn A66 sowohl mit dem Zentrum Wiesbadens als auch in Richtung Frankfurt hervorragend verbunden. Künftig werden insbesondere Nordenstadt und Delkenheim vom Bahnhofpunkt an der Wallauer Spange maßgeblich profitieren. Erbenheim ist wiederum zusammen mit den Vororten Igstadt, Auringen und Medenbach an die Ländchesbahn angeschlossen, die eine Anbindung an den Wiesbadener Hauptbahnhof und Richtung Niedernhausen im Taunus bietet. Eine weitere wichtige Mobilitätsanbindung bietet die Bundesstraße B455. Sie führt von der Autobahnanschlussstelle Wiesbaden-Erbenheim durch Bierstadt und um Naurodt herum, ebenfalls Richtung Niedernhausen und zum Anschluss an die Autobahn A3.

### Siedlungsbeziehungen

Bierstadt und Sonnenberg sind eng mit der Kernstadt Wiesbadens verknüpft. Die Siedlungsbereiche hängen unmittelbar miteinander zusammen. Die beiden Vororte profitieren damit von ihrer Vorstadtfunktion, während die anderen Vororte wie Siedlungsinseln eingebettet im Landschaftsraum liegen und damit Teil dieses besonderen prägenden Charakters sind. Erbenheim, Nordenstadt und Delkenheim sind in ihrem Siedlungscharakter miteinander in Zusammenhang zu

bringen – nicht nur räumlich, sondern auch in ihrem Erscheinungsbild. Die drei Orte weisen neben Wohngebieten auch größere Gewerbeflächen vor. Etwas losgelöst von den räumlichen Zusammenhängen liegt Breckenheim jenseits der Autobahn A3. Dieser Ort orientiert sich dafür stark Richtung Wallau.

### Freiraumbeziehungen

Der östliche Raum von Wiesbaden kann grob in drei Bereiche gegliedert werden. Im Norden sind es die Ausläufer des Taunus, im mittleren Bereich prägende Streuobstbestände, während sich nach Süden die Landschaft mit flächigen Landwirtschaftsräumen öffnet. Zugleich durchziehen und prägen Bachtäler und Bachauen das gesamte Gebiet. Rambach und Sonnenberg liegen in der stark topografisch geprägten Talenge des Salzbachs. Heßloch, Kloppenheim und Igstadt liegen an der Bachaue des Wäschbachs und sind umgeben von der charakteristischen Streuobstwiesen-Landschaft. Hinter einem bewaldeten Höhenrücken liegen Naurodt und Auringen wiederum in der Talenge des Wickerbachs, eingebettet in die Ausläufer des Taunus.



### 3. Steckbriefe, Themen- und Ideenkarten und Rahmenkonzepte

#### Beschreibung der Steckbriefe

Dieses Kapitel führt die 13 östlichen Vororte ein. Hierfür wurde für jeden Vorort ein Steckbrief erstellt, der auf wichtige aktuelle und zukünftige Kenngrößen des Ortes, wie zum Beispiel die Einwohnerzahl eingeht. Außerdem wird die Erreichbarkeit des einzelnen Ortes mit dem ÖPNV oder dem MIV quantifiziert sowie auf die heutige und zukünftige Ausstattung des jeweiligen Vorortes eingegangen. Das heißt es werden unter anderem die Nahversorgungssituation und die Freizeitangebote im Ort bewertet.

Durch Beispielbilder werden Impressionen verschiedener Situationen im Ort gegeben. Ein Zielbild inklusive Piktogramm beschreibt die Entwicklungsperspektive des Ortes, das heißt es wird darauf eingegangen, wovon der Ort geprägt ist, wie sich der Ort zukünftig entwickeln kann und welche Schwerpunkte der Vorort in Bezug auf die zukünftige Entwicklung hat. Zum Schluss werden Impressionen durch Beispielbilder verschiedener Situationen im Ort gegeben.

#### Themen- und Ideenkarten

Für jeden Vorort werden Karten präsentiert, die mögliche Themen und Ideen aufzeigen und textlich beschreiben. Diese Themen wurden anhand der Ortsbegehung und der im ersten Schritt durchgeführten Analyse identifiziert. Sie zeigen wichtige Potenziale und Herausforderungen auf und geben mögliche zukünftige Entwicklungsideen für die einzelnen Vororte.

#### Auswahl der Rahmenkonzepte

Für vier der 13 Vororte wurde aufbauend auf der Entwicklungsperspektive und den Themen- und Ideenkarten ein vertiefendes Rahmenkonzept erstellt. Bei den vier Vororten handelt es sich um Auringen, Erbenheim, Igstadt und Naurod.

Die Rahmenkonzepte betrachten schwerpunktmäßig einen bestimmten Ausschnitt des Ortes, welcher im Hinblick auf das Stadtentwicklungskonzept WISEK 2030+ und im Rahmen der FNP-Neuaufstellung als Potenzial für eine künftige räumliche Entwicklung



Exemplarische Themen- und Ideenkarte (links) sowie Rahmenkonzept (rechts)

identifiziert wurde. Weiterhin spielte bei der vertiefenden Betrachtung, der Auswahl und der Identifizierung der vier Schwerpunktvororte für die Rahmenkonzepte der erhöhte Bedarf an Wohnraum und die gleichzeitig steigende Einwohnerentwicklung Wiesbadens im Zusammenspiel mit der guten Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV der Ländchesbahn und/ oder die gut ausgebaute MIV-Anbindung, beispielsweise der B455 in Naurod, und der damit schnellen Erreichbarkeit des Wiesbadener Zentrums, aber auch der umliegenden Städten eine wichtige Rolle.

Die Rahmenkonzepte treffen jeweils Aussagen zu möglichen Wohnbaupotenzialen und ihren vorgesehenen Wohntypologien. Darüber hinaus werden im Konzept Aussagen zu einer potenziellen Erschließung der Entwicklungsflächen gegeben, dem Ausbau des Fuß- und Fahrradnetzes, um die Anbindung an die Umgebung sicherzustellen und den Langsamverkehr in den Orten selbst

zu stärken. Darüber hinaus wird auch die zukünftige (schienegebundene) ÖPNV-Erschließung und die damit verbundenen Gestaltung der Haltestellenumfelder der Ländchesbahn sowie die MIV-Erschließung thematisiert. Weiterhin werden die Aussagen der Vorortprofile zu den Freiraum- und Freizeitbedarfen aufgegriffen und auf ihre zukünftige Organisation eingegangen.

Die Aussagen des Rahmenkonzepts werden mit Hilfe einer Visualisierung einer konkreten Situation unterstützt. Mit einem auf die jeweilige Situation zugeschnittenen Schlüsselprojekt können die Inhalte visuell transportiert werden.



# \*AURINGEN

**Standortqualitäten nutzen, Entwicklungsmotor Ländchesbahn ausbauen und Landschaftsräume wahren!**

Retention Medenbach	Nachverdichtung Feuchtwiesen	Verknüpfung Ortsteile Wegeverbindungen
Wickerbach	Naherholung	Qualifizierung Haltestellenumfeld
Alsbach Landschaftsschutz	Retention Kaltluftbahnen	Qualifizierung Grünflächen
	Wald	Autobahn A3
		Ländchesbahn

## IMPRESSIONEN



Ortskern Alt-Auringen



Die Landstraße L3028 am östlichen Siedlungsrand Auringens

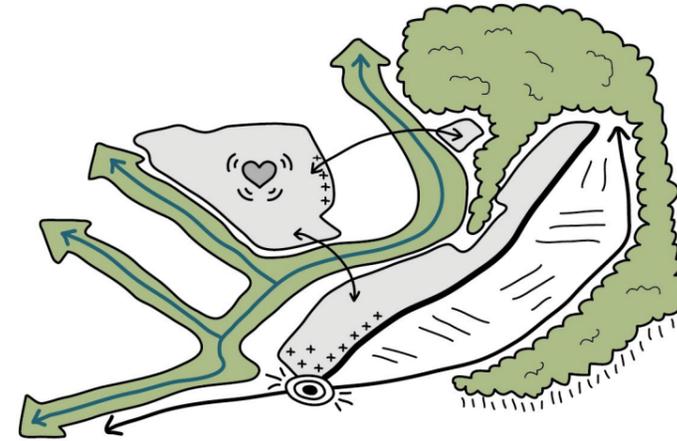


Bahnhof Auringen nach Umbau



Neuer Bahnsteig des Bahnhofs Auringen

## ZIELBILD



Das landschaftlich idyllisch gelegene Auringen verknüpft seine beiden Ortsteile und qualifiziert den Bereich um die Haltestelle der Ländchesbahn. In räumlicher Nähe dazu wird das Potenzial für größere Siedlungsentwicklungen gesehen und dafür, die bestehende Landstraße als neue Ortsdurchfahrt zum Rückgrat Auringens zu gestalten. Ebenso gilt es, die Qualitäten der Ortsteile herauszuarbeiten und das Zentrum Alt-Auringens mit seinem dörflichen Charme zu bewahren. Neue Sport- und Freizeitangebote entlang der Bachtäler und Feuchtwiesen erhöhen zudem die Wohn- und Aufenthaltsqualität.

## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

● ● ● ○ ○

**Einwohnerzahl (Stand 2023):**  
3.364 Einwohner

● ○ ○ ○ ○

**Fläche:**  
3,12 km<sup>2</sup>

● ● + + ○

**Versorgungsangebot:**  
Supermarkt im neuen Ortsteil  
+ *Versorgung im Ortskern*

+ + ○ ○ ○

**Hausärztliche Versorgung:**  
keine Versorgung  
+ *Hausarztpraxen*

● ● + ○ ○

**Soziale Infrastruktur:**  
Kindergarten  
+ *Betreuungsangebote*

● ● + ○ ○

**Freizeitangebot:**  
Mehrzweckhalle  
+ *Freizeitangebote am Bachlauf*

● ● + ○ ○

**Öffentliche Grünflächen:**  
Spielplätze  
+ *Freiraumverbund im neuen Ortsteil*

● ● ● ● ●

**Landschaftliche Einbettung:**  
Bachtäler Wickerbach, Alsbach, Medenbach, direkte Nähe zu Waldflächen

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

● ● ● ● ○

**MIV-Haupterschließung:**  
Anschluss B455  
*Wiesbaden-Zentrum: 15 min*  
*Mainz Zentrum: 30 min*  
*FRA Flughafen: 20 min*  
*Frankfurt Zentrum: 45 min*

● ● ● ● +

**ÖPNV (Schiene):**  
Ländchesbahn im 30-min-Takt  
+ *15-min-Takt*  
*Wiesbaden HBF: 20 min*

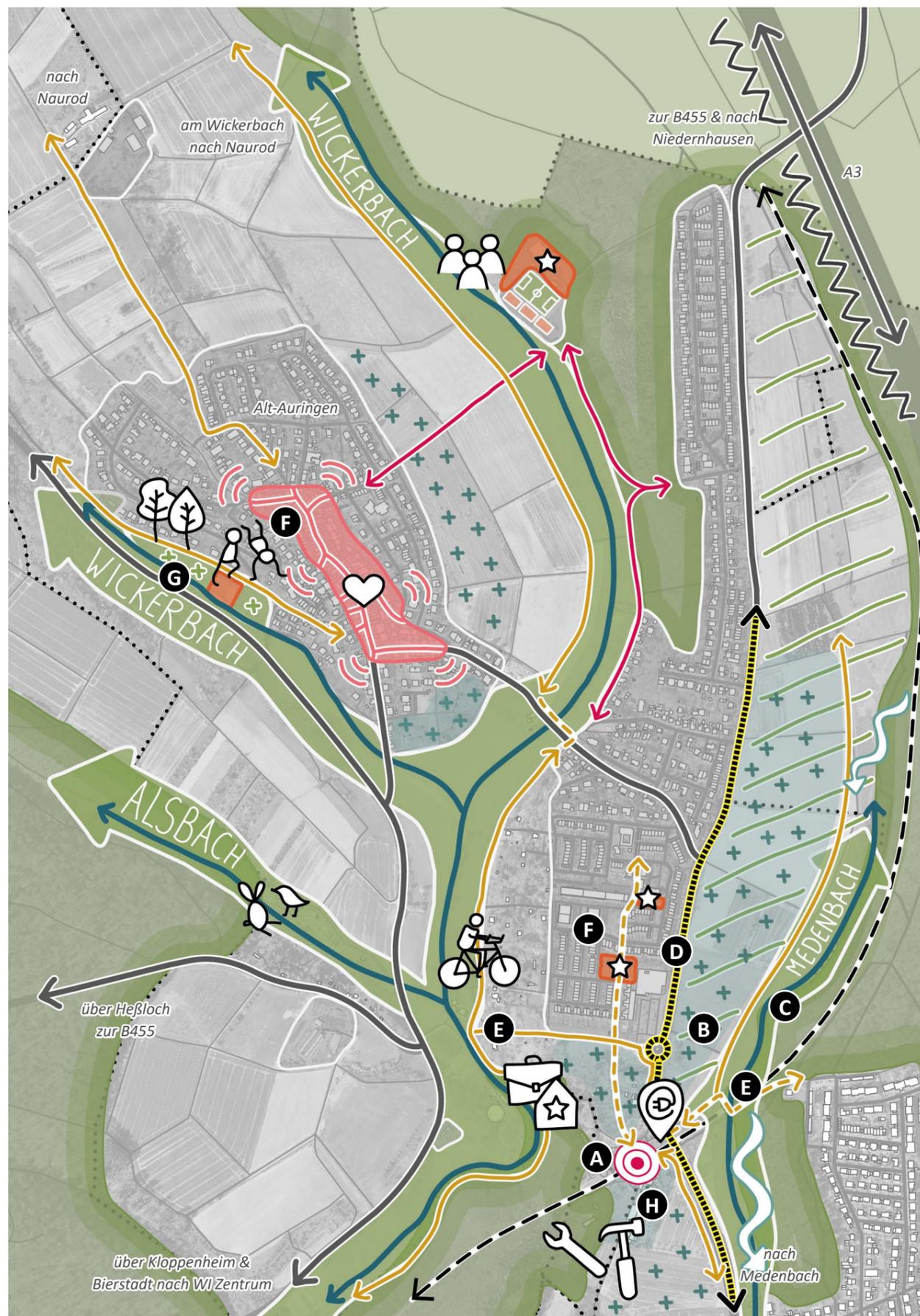
● ● ● ○ ○

**ÖPNV (Straße):**  
Buslinien 21, AST 26, AST 35  
*Wiesbaden HBF: 35 min*

● ● ● ○ ○

**Fahrrad:**  
Radweg entlang Wickerbach  
*Wiesbaden Zentrum: 30 min*  
*Wiesbaden HBF: 35 min*

# Themen- und Ideenkarte Auringen



Themen- und Ideenkarte Auringen, M 1:10.000

**A**

## Landschaftshaltestelle Auringen

Die Haltestelle der Ländchesbahn in Auringen liegt umgeben von Wald und Feldern räumlich isoliert südlich des Siedlungsrandes. Sie soll trotz der geplanten höheren Taktung und erhofften höheren Auslastung der Ländchesbahn auch in Zukunft den Charakter der „Landschaftshaltestelle“ beibehalten. Die Bahnsteige wurden zwar zuletzt saniert und barrierefrei gestaltet, allerdings gibt es im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle einige entscheidende Punkte, die weiterhin verbesserungswürdig sind. Dazu zählen eine bessere Wahrnehmbarkeit der Haltestelle, eine für den Fuß- und Radverkehr direkte und attraktive Anbindung sowie ein möglichst einfacher Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten (Bus, Bahn, Fahrrad, Park & Ride und verschiedene Sharing-Angebote). Desweiteren gibt es zwei Konflikte, für die es gute Lösungen braucht. Das ist zum einen die Entschärfung der Engstelle im Bereich des Bahnviadukts, heutzutage ein Unfallschwerpunkt, und zum anderen die Erstellung neuer, sicherer Querungsmöglichkeiten an der Haltestelle.

**B**

## Potenziale für größere Siedlungsentwicklung

Aufgrund der guten schienengebundenen ÖPNV-Anbindung und der höheren Taktung wird das Potenzial für größere Siedlungsentwicklungen mit Schwerpunkt Wohnen in Auringen im Umfeld der Haltestelle der Ländchesbahn gesehen. Denn in etwas mehr als einer Viertelstunde sind Pendlerinnen und Pendler aus Auringen ohne Umstieg am Wiesbadener Hauptbahnhof. Prädestiniert sind deswegen die Lagen zwischen Haltestelle und südlichem Siedlungsrand sowie die ebenfalls gut erreichbaren Bereiche östlich der Landstraße L3028. Wie weit die bauliche Entwicklung in Richtung Norden fortgesetzt werden soll und wie groß die Bedarfe für neuen Wohnraum in Auringen sind, ist im weiteren Verlauf zu prüfen.

**C**

## Prägende Auenlandschaft sichern

Bei der Siedlungsentwicklung ist darauf zu achten, dass ausreichend Abstand zum Medenbach gehalten wird, damit die prägende Auenlandschaft erhalten bleibt. So werden die freiräumliche und ökologische Vernetzung sowie die Kaltluftversorgung gesichert. Des Weiteren soll von einer Entwicklung weiter nach Süden über die Gleise hinweg abgesehen werden, um ein Zusammenwachsen von Auringen und Medenbach zu vermeiden.

**D**

## Die L3028 als neues Rückgrat von Auringen

Die Landstraße „L3028“ verläuft heutzutage am östlichen Siedlungsrand von Auringen und ist trennendes Element zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum. Im Rahmen der möglichen Siedlungserweiterung

im Süden und in Richtung Osten kann die Straße zur attraktiv gestalteten Ortsdurchfahrt und damit zum neuen Rückgrat von Auringen werden. Die westlich liegende Wohnbebauung mit ihren Gärten kann sich zur neuen Ortsdurchfahrt hin öffnen.

**E**

## Fuß- und Radwegeverbindungen qualifizieren

Im Zuge der Qualifizierung der Ländchesbahnhaltestelle geht es auch um den Ausbau der Fuß- und Radwege. Neben der direkteren Anbindung zwischen Haltestelle und Auringen sind die Wege sowohl nach Westen in Richtung der bestehenden Wegeverbindungen entlang des Wickerbachs, als auch in Richtung Wohngebiete von Medenbach von Bedeutung. Wichtig ist die Entschärfung der Gefahrenstelle im Bereich der Bahnunterführung an der L3028.

**F**

## Zwei Ortsmitten für Auringen

Auringen setzt sich aus zwei separaten Siedlungsteilen zusammen – aus dem ursprünglichen, gewachsenen Alt-Auringen und dem neueren Ortsteil, welcher nördlich der Haltestelle der Ländchesbahn erst vor einigen Jahrzehnten entstanden ist. Beide Teile sind in ihrer eigenen Identität und ihrem Ortsbild zu erhalten bzw. zu stärken. Der Ortskern von Alt-Auringen ist geprägt durch die Einheitlichkeit der Gebäudetypen und die hohe Gestaltungsqualität der Gebäude, während im öffentlichen Raum die Aufenthaltsqualität verbessert werden kann. In „Neu-Auringen“ geht es wiederum um die Stärkung des Zentrums und Aufwertung der öffentlichen Räume.

**G**

## Sport- und Freizeitangebote am Wickerbach

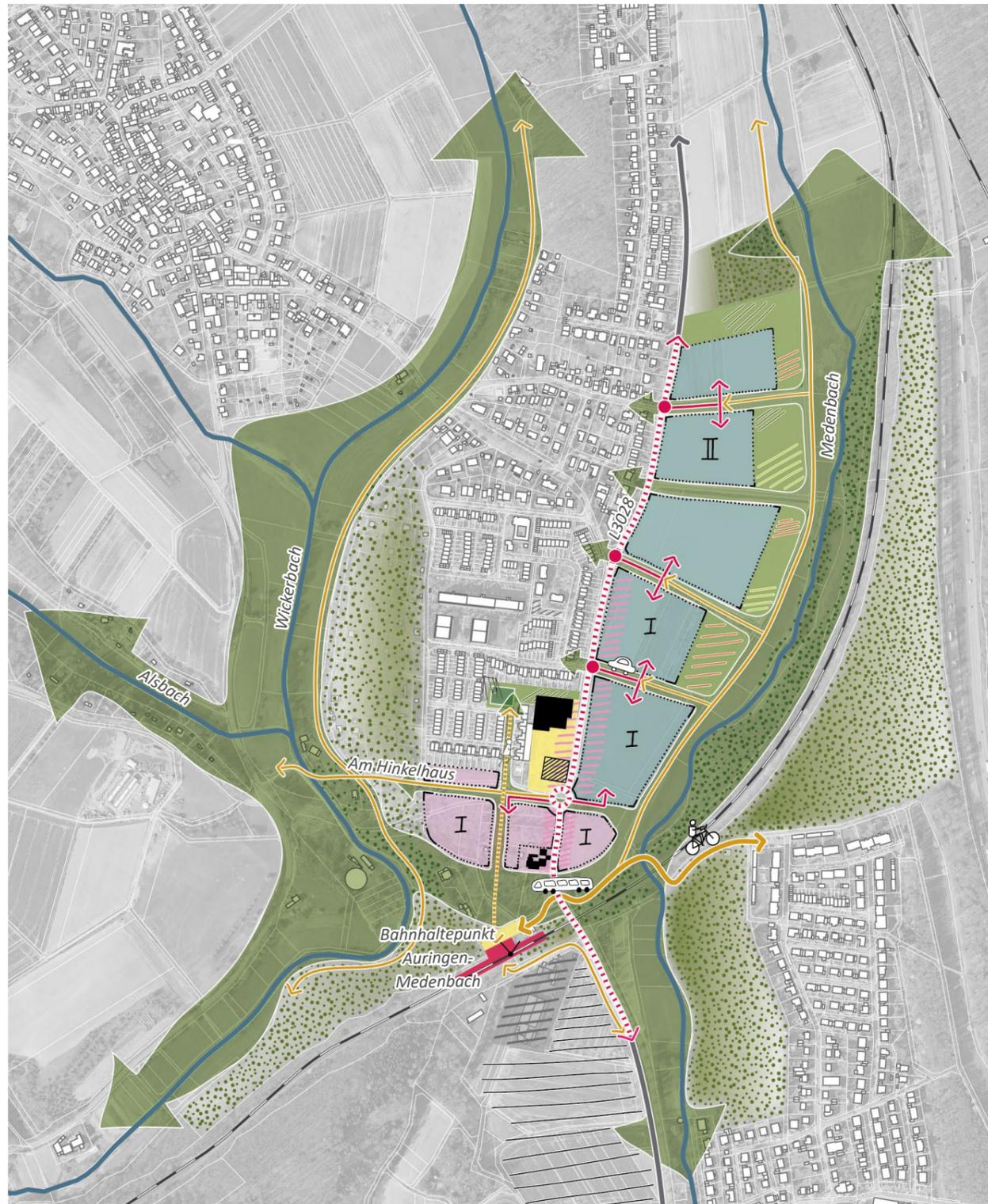
Die Freiflächen im Bereich des Spielplatzes „Am Lindenborn“ bieten das Potenzial für weitere Sport- und Freizeitangebote sowie für einen Begegnungsort für die Bewohnenden von Alt-Auringen. In diesem Zuge könnte der Wickerbach erlebbar gemacht und der Gewässerlauf renaturiert werden.

**H**

## Nachnutzung der alten Schreinerei

Teile der alten Schreinerei südlich der Haltestelle der Ländchesbahn liegen brach. Entwicklungspotenziale auf diesen Flächen sowie Möglichkeiten der Nachnutzungen der Bestandsstrukturen sollten geprüft werden. Von einer größeren Entwicklung, die angrenzende Flächen beansprucht, sollte allerdings abgesehen werden. Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung konzentriert sich auf den Bereich nördlich der Haltestelle.

# Rahmenkonzept Auringen



Rahmenkonzept Auringen

## LEGENDE

### Typologien

-  durchgrüntes Wohnen
-  Transformationspotenzial Gewerbe
-  verdichtetes Wohnen
-  Nutzungsmix
-  erweiterter Suchraum für Flächenentwicklung

### Grün- und Freiraumstruktur

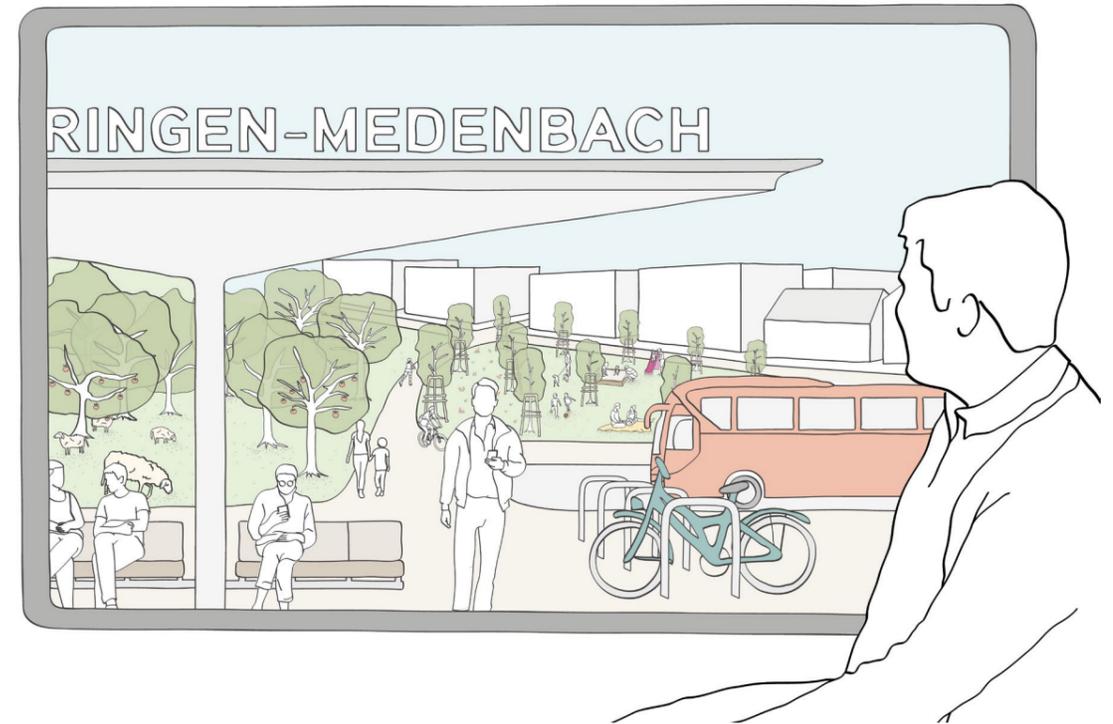
-  Grün- und Freiraumqualitäten vernetzen
-  neue Grün- und Freiraumqualitäten schaffen und gestalten
-  vielfältige Sport-, Freizeit- und Freiraumangebote schaffen und transformieren
-  schützenswerte Gehölzbestände

### Verkehr

-  Transformation des Straßenraums

### Weitere Planungsinformationen

-  geplanter Neubau



Visualisierung der Landschaftshaltestelle Auringen

## Rahmenkonzept Auringen - Die Landschaftshaltestelle

Zentraler Bestandteil des Rahmenkonzeptes Auringen ist die „Landschaftshaltestelle“ der Ländchesbahn, die durch die Gestaltung eines neuen Bahnhofsvorplatzes eine deutliche Aufwertung erfährt und einen direkteren Umstieg auf den Bus und weitere Mobilitätsangebote ermöglicht. Außerdem soll die Haltestelle durch den Ausbau von Fuß- und Radwegen von und nach Auringen sowie nach Medenbach besser angebunden werden und den ÖPNV deutlich attraktiver für Pendlerinnen und Pendler machen. Auch die höhere Taktung der Ländchesbahn verspricht einen Zugewinn.

Dadurch werden neue Impulse für eine größere Siedlungsentwicklung mit verdichteten Strukturen im Bereich zwischen Haltestelle und dem heutigen Siedlungsrand von Auringen gesehen. Östlich der L3028 wird die Siedlungserweiterung mit aufgelockerten und durchgrünten Wohnformen nach Norden fortgesetzt, wobei sich die Strukturen zur Straße verdichten und punktuell öffentliche Erdgeschossnutzungen denkbar sind. In einer weiteren Entwicklungsphase ist nach Prüfung und Bedarf eine Fortsetzung nach Norden denkbar.

Die Auenlandschaft, die sich entlang des neuen Siedlungskörpers am Wicker- und Medenbach erstreckt, soll bewahrt und ein Zusammenwachsen von Auringen und Medenbach verhindert werden. Sie bietet Raum für neue, in grün eingebettete gemeinschaftliche Nutzungen, wie z.B. Spiel- und Picknickwiesen und den Ausbau von Radwegen entlang des Medenbachs in Richtung der neuen Quartiere. Die vorhande-

nen Streuobstwiesen und Gehölzstrukturen sollen so, wenn möglich, erhalten bleiben und der Medenbach sich noch stärker entfalten.

Gleichzeitig erhält die L3028 durch Transformation eine neue Qualität, indem sie zur Ortsdurchfahrt wird. Ein attraktiv gestalteter Straßenraum mit schattenspendenden Bäumen und breiten Gehwegen sowie eine reduzierte Durchfahrtsgeschwindigkeit sollen die Begegnung der Anwohnerinnen und Anwohner fördern. Ausgehend von der neuen Ortsdurchfahrt, sollen die neuen östlich anschließenden Wohngebiete durch bügelartige Straßen angebunden werden und die Erschließung der neuen Baufelder gewährleisten. Im Bereich des Kreisverkehrs ist eine besondere städtebauliche Situation denkbar, indem auf dem heutigen Parkplatz des Nahversorgers neue Bausteine mit Strahlkraft entstehen. Ein Teil der Parkplätze müsste in diesem Zuge anders organisiert werden, beispielsweise als Parkhaus oder Tiefgarage. Die bestehenden Wohngebiete westlich der künftigen Ortsdurchfahrt sind heute zur anderen Seite, also nach Innen orientiert. Für diesen Bereich wird ein gewisses Transformationspotenzial gesehen, sodass sich künftig die Gebäude zur neuen Achse adressieren.

Für die südlich der Haltestelle zurzeit leerstehende Schreinerei ist eine nachstehende Gewerbenutzung zu finden.



# BIERSTADT

- Vorstadtqualitäten neu vernetzen!

*Bundesstraße B455*  
*Übergänge & Querungen*  
*Kleingärten*  
*Gesundheitsstandort*  
*Naherholung*  
*Aukamm-Anlagen*

*Ortseingang*  
*Ortsrand*  
*Klinikum*  
*Apothekergarten*

*Vorstadt*  
*Nachverdichtung*  
*Amerikanische Wohnsiedlung*  
*Radwege ausbauen*  
*Biotopverbund*  
*Klima- und Landschaftsschutz*  
*Stadterweiterung*

*Zentrum*  
*Wegeverbindungen*  
*Vielfalt der Typologien*  
*Kaltluftbahnen*

## IMPRESSIONEN



Ortseingang mit alter Gärtnerei



Ortsmitte: Poststraße

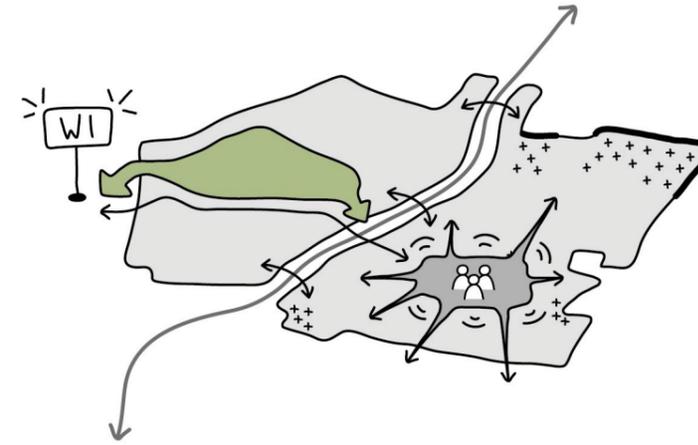


Wohnquartier „Östlich der Leibnizstraße“



Neubaugebiet Bierstadt-Nord: Erschließung

## ZIELBILD



Bierstadt baut seine Vorstadtqualitäten aus und entwickelt sich als ein prosperierendes Zentrum vor den Toren Wiesbadens. Das bestehende gute und vielfältige Angebot wird - wo nötig - gestärkt und ergänzt. Mit attraktiven neuen Wegeverbindungen werden vorhandene Potenziale damit neu in Szene gesetzt. Der Transitraum der B455 wird mit neuen Querungen durchbrochen. Dadurch profitieren der östliche und der westliche Ortsteil zukünftig nachhaltig voneinander und Synergieeffekte können z.B. in Sachen sozialer Nutzungen und Naherholung weiter ausgebaut werden.

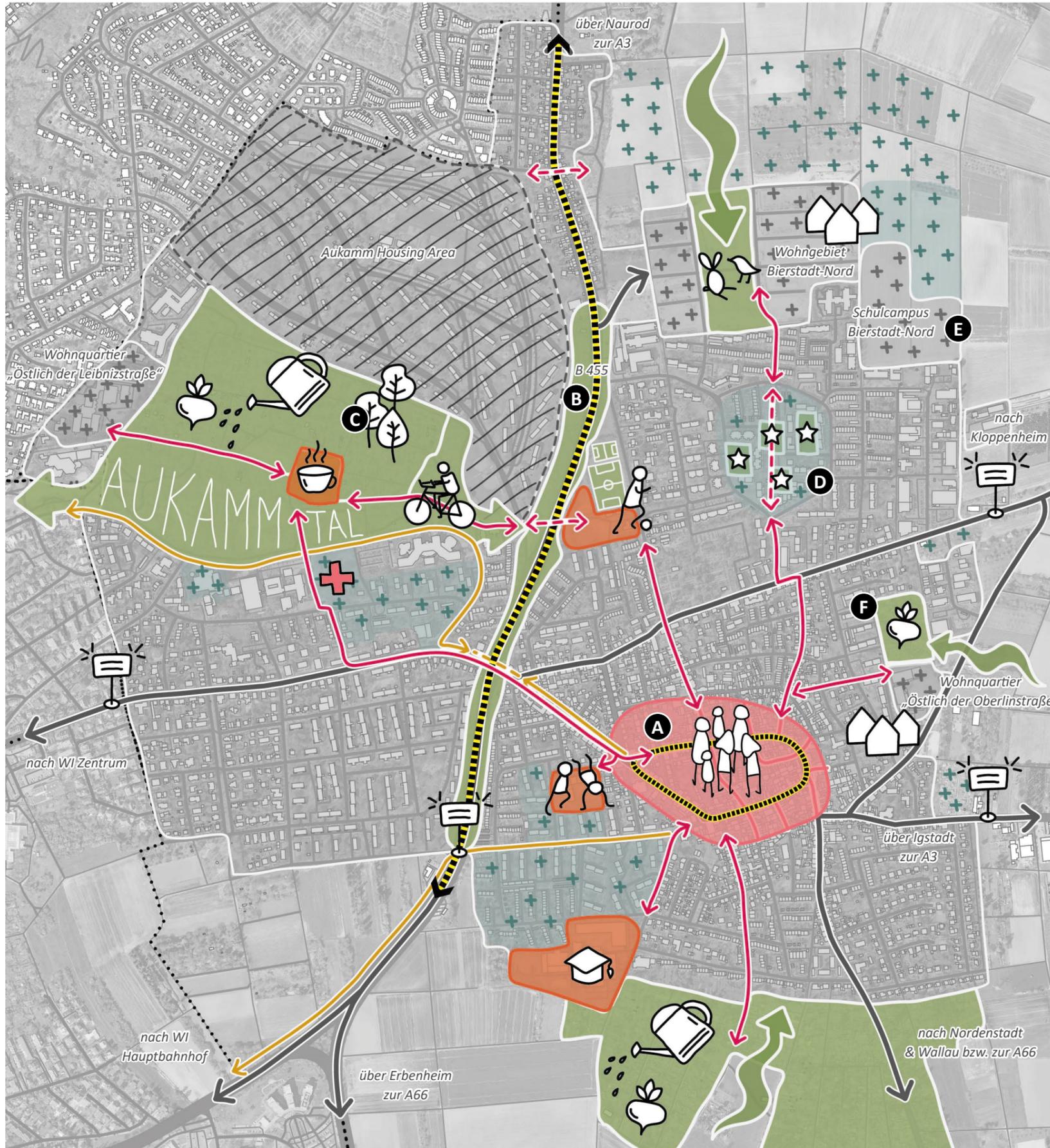
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ● ● ● Einwohnerzahl (Stand 2023): 12.691 Einwohner
- ● ● ● ○ Fläche: 9,22 km<sup>2</sup>
- ● ● ● ● Versorgungsangebot: Lebensmittelgeschäfte + Gastronomie, Supermärkte Gewerbegebiet
- ● ● ○ ○ Hausärztliche Versorgung: Versorgung gewährleistet
- ● ● ● + Soziale Infrastruktur: Alterswohnen, Pflegeeinrichtungen, Kindergärten  
+ Anbindung & Verknüpfung
- ● ● ++ Freizeitangebot: Sportanlage, Spielplätze  
+ Verknüpfung
- ● ● ● + Öffentliche Grünflächen: Aukamm-Anlagen, Apothekergarten  
+ Anbindung verbessern
- ● ● ● ○ Landschaftliche Einbettung: Rambachtal, Kleingärten, Landwirtschaft,  
+ Verknüpfung verbessern

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ● ○ MIV-Haupterschließung: B455, Bierstadter Straße, Igstadter Straße, Erbenheimer Straße  
Wiesbaden-Zentrum: 10 min  
Mainz Zentrum: 20 min  
FRA Flughafen: 25 min  
Frankfurt Zentrum: 40 min
- ● ● ● + ÖPNV (Straße): Buslinien 17, 21, 22, 23, 24, 37, 49, AST 36  
+ Anschluss Neubaugebiet  
Wiesbaden HBF: 12 min
- ● ● ++ Fahrrad: Radweg Patrickstraße/Bierstadter Höhe  
+ Qualifizierung Radwege inkl. Querungsmöglichkeiten  
Wiesbaden Zentrum: 20 min  
Wiesbaden HBF: 20 min

# Themen- und Ideenkarte Bierstadt



Themen- und Ideenkarte Bierstadt, M 1:10.000

## A Fokus Fußverkehr im Zentrum

Poststraße, Venatorstraße, Schulheißstraße und Patrickstraße bilden den inneren Ring aus, welcher das Zentrum von Bierstadt markiert. Nahversorger, Fachgeschäfte, Gastronomien und kleinere Betriebe sowie Kirchen und Ortsverwaltung gliedern sich hier an. Die Straßenräume sind stark auf den MIV im Einrichtungsverkehr ausgerichtet und der ruhende Verkehr prägt das Erscheinungsbild. Daher wird empfohlen, künftig die Gestaltung der öffentlichen Räume stärker auf die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger auszurichten und Aufenthaltsbereiche zu schaffen, um die Belebung zu fördern.

## B Übergänge über die B455

Die B455 zerschneidet den Siedlungsraum in Bierstadt - die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr beschränken sich punktuell auf die großen Kreuzungsbereiche. Ein neuer Übergang im Bereich des Sportplatzes in Verlängerung der Nauroder Straße und könnte einen direkten Anschluss vom Wohngebiet rund um die Leipziger Straße zum Grünzug am Aukamm herstellen und damit die Trennwirkung der Bundesstraße reduzieren. In diesem Zuge kann auch die Aufwertung und Anreicherung von neuen Sport- und Freizeitangeboten im Umfeld des Sportplatzes interessant sein.

## C Die Bedeutung des Aukammals

Der Grünraum am Aukamm bietet heute schon viele freiräumliche Facetten. Hier finden sich Schrebergärten, Gärtnereien, einige Anbauflächen, wie etwa der „Apothekergarten“ sowie viele baumbestandene Flächen und Gehölze. Der Grünraum bietet dennoch das Potenzial die Qualitäten weiter auszuformulieren. Viele Bereiche sind heutzutage nicht zugänglich und könnten künftig geöffnet und noch mehr in Wert gesetzt werden. Neue Angebote für gemeinschaftliches Gärtnern und für weitere Sport- und Freizeitaktivitäten sind gefragt. Wichtig ist zudem eine bessere Vernetzung des Grünraums als Trittstein zwischen den angrenzenden Gebieten und Nutzungen, wie etwa der Anschluss an den Kurpark nach Westen und über die B455 nach Osten. Außerdem kann durch die Transformation des Gesundheitsstandorts Aukamm eine stärkere Wechselwirkung mit dem Freiraum erzielt werden.

## D Aufwertung und Nachverdichtung des Siedlungsbestandes

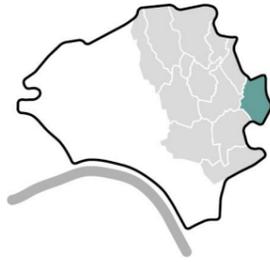
In Bierstadt gibt es mehrere größere zusammenhängende (Groß-)Wohnsiedlungen, die in den 1950-1970er Jahre entstanden sind. Dort kann von einem erhöhten Sanierungsbedarf ausgegangen werden. Um den steigenden Wohnbedarf zu begegnen, sind in diesem Zuge mögliche Nachverdichtungspotenziale zu prüfen und zu nutzen. Auch die mehrheitlich gemeinschaftlich genutzten Freiräume sind zu qualifizieren und mit weiteren Nutzungsangeboten (soziale Infrastruktur wie Kitas, Gemeinschaftsräume) zu versehen.

## E Weitere Wohnbaupotenziale im Nordosten

Im Nordosten von Bierstadt wird aktuell im größeren Maße neuer Wohnraum geschaffen. Für den Fall, dass in Zukunft neben dem Ausschöpfen von Nachverdichtungsmöglichkeiten weitere Bedarfe an neuem Wohnraum bestehen sollten, sind die Flächen östlich der Neubaufächen für langfristige Entwicklungsoptionen freizuhalten.

## F Übergänge sensibel gestalten

Die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft sind im Osten Bierstadts sehr undefiniert. Hier vermengen sich verschiedene Nutzungen, von Wohnen und Gewerbe, über Schrebergartenanlagen, Gärtnereien, Wiesen und Felder bis hin zu brachliegende Flächen. Entsprechend unklar sind auch die Ortseingänge. Es empfiehlt sich, den östlichen Siedlungsrand sensibel zu gestalten und zu entwickeln. Auch in der Ortszufahrt über die B455 von Süden kommend gibt es Potenzial, diesen im Bereich der bestehenden Tankstellen attraktiver zu gestalten.



# BRECKENHEIM

Öffentliche Räume aktivieren und grüne Verbindungen schaffen!

Autobahn A3

Potenzial Klingenbach

Renaturierung

Streuobstwiesen

Lärmschutz

Ortsmitte

Sport/Kulturhalle

Arrondierung

Pfingstbornanlage

Rohrgraben

## IMPRESSIONEN



Klingenbach



Ortsmitte mit neu gestalteter Platzfläche

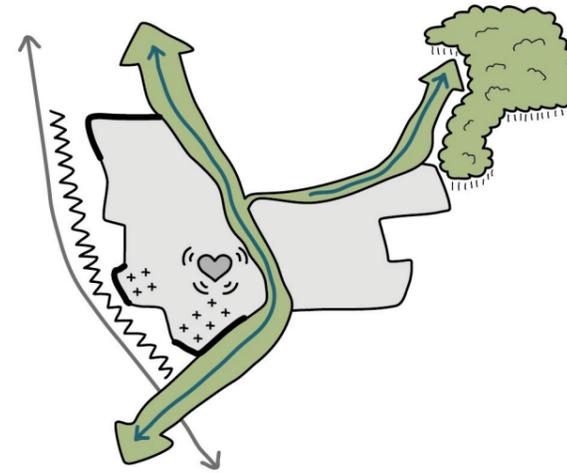


Leerstand alte Gärtnerei



Ortsverwaltung

## ZIELBILD



Durch seine unmittelbare Lage östlich der Autobahn gilt es, in Breckenheim umfassende Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen. Dadurch können in erster Linie die angrenzenden Wohngebiete am Siedlungsrand profitieren und die Wohn- und Lebensqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner gesteigert werden. Im Ortskern kann es durch die Renaturierung des Klingenbachs gelingen, den Bachlauf als einen verbindenden Freiraum zu qualifizieren. Auch die Sportflächen im Norden werden in diesem Kontext aufgewertet und neue Freizeitangebote für die Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen.

## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

● ● ● ○ ○

**Einwohnerzahl (Stand 2023):**  
3.312 Einwohner

● ● ○ ○ ○

**Fläche:**  
6,53 km<sup>2</sup>

● ● ● + ○

**Versorgungsangebot:**  
Supermarkt, Bäcker, Gastronomie  
+ *Lebensmittelgeschäfte*

● ● ● ○ ○

**Hausärztliche Versorgung:**  
Versorgung gewährleistet

● ● + + ○

**Soziale Infrastruktur:**  
Kindergarten  
+ *Betreuungsangebote*

● ● ● + ○

**Freizeitangebot:**  
Sportanlage, Spielplätze, Pfingstbornanlage  
+ *Freizeitangebote am Bachlauf*

● ● + + ○

**Öffentliche Grünflächen:**  
Grünzug am Klingenbach  
+ *Zugänglichkeit Klingenbach*  
+ *Grüne Lunge ausweiten*

● ● ● + ○

**Landschaftliche Einbettung:**  
Bachtal Klingenbach, Streuobstwiesen, Nähe zu Waldgebieten  
+ *Querungsmöglichkeiten A3*

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

● ● ● ○ ○

**MIV-Haupterschließung:**  
Breckenheimer Straße, A66, A3  
*Wiesbaden-Zentrum: 20 min*  
*Mainz Zentrum: 25 min*  
*FRA Flughafen: 15 min*  
*Frankfurt Zentrum: 35 min*

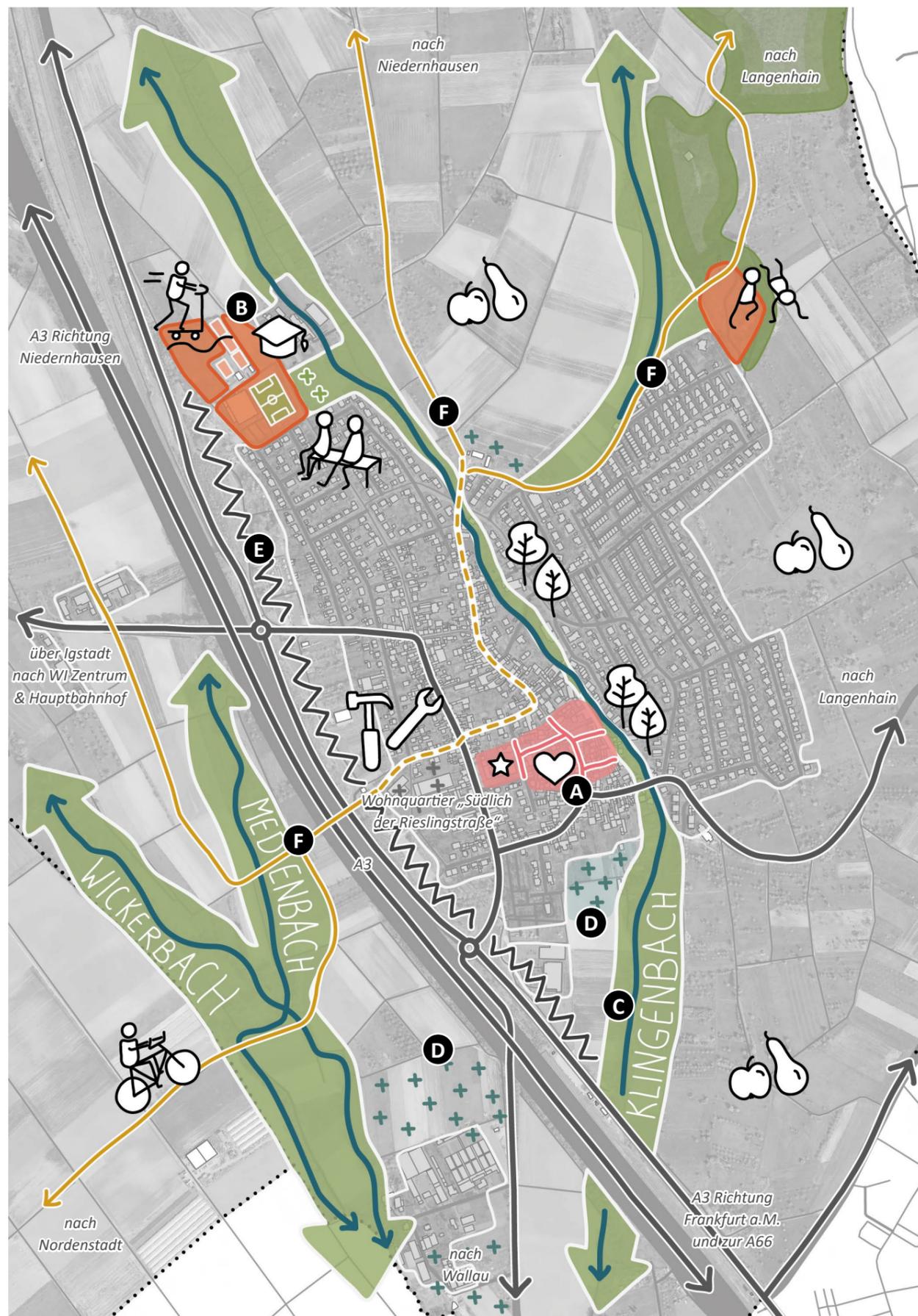
● ● + + ○

**ÖPNV (Straße):**  
Buslinien 23, 43, AST 35  
+ *Direktverbindung*  
*Wiesbaden HBF: 30 min*

● ● + ○ ○

**Fahrrad:**  
Radweg entlang A66 über Nordenstadt und Erbenheim  
+ *Querungen A3*  
*Wiesbaden Zentrum: 45 min*  
*Wiesbaden HBF: 45 min*

# Themen- und Ideenkarte Breckenheim



Themen- und Ideenkarte Breckenheim, M 1:10.000

## A Entwicklung der „Neuen Mitte“

In Breckenheim soll in den kommenden Jahren eine „Neue Mitte“ entwickelt werden. Vorhandene öffentliche Einrichtungen wie die Ortsverwaltung oder das Pfarrhaus, die schon etwas in die Jahre gekommen sind, sollen entweder modernisiert werden oder gegebenenfalls Ersatzneubauten weichen. Da die Grundschulnutzung in Breckenheim an den nördlichen Siedlungsrand verlagert wird, kann zudem eine öffentlichkeitswirksame und gemeinschaftliche Nachnutzung für das Bestandsgebäude gefunden werden. Im Sinne der „Neuen Mitte“ sollten die Gebäude und Nutzungen stärker in Zusammenhang gebracht werden. Daneben trägt eine Aufwertung des Dorfplatzes mit schattenspendenden Bäumen und Sitzgelegenheiten zu mehr Aufenthaltsqualität bei und lädt Bewohnerinnen und Bewohner zum Verweilen ein.

## B Neues Zentrum für Bildung und Bewegung

Im Norden Breckenheims entsteht neben den erst kürzlich fertiggestellten neuen Sportanlagen eine neue zweizügige Grundschule mit Mensa und Multifunktionsräumen. Dieser Komplex soll als neues Zentrum für Bildung und Bewegung etabliert werden und gleichzeitig Initial für die Ansiedlung weiterer Angebote für Sport, Freizeit und Begegnung sein. Weitere Potenziale bestehen in der Aufwertung der Alten Dorfstraße sowie im Zugang an den Klingenbach.

## C Potenzial Klingenbach

Der Klingenbach fließt mehrheitlich kaum wahrnehmbar durch den Ort, allerdings gibt es punktuell Möglichkeiten, den Bachlauf im Bereich der Ortsmitte, beispielsweise am Dorfplatz oder am Mühlgartenweg, zugänglich zu machen und die Uferbereiche zu gestalten. Gerade am Mühlgartenweg könnte ein neuer attraktiv gestalteter Freiraum mit Sitzgelegenheiten für Aufenthalt und Begegnung entstehen und der Uferbereich erlebbar gestaltet werden.

## D Wohnbaupotenziale im Süden offenhalten

Im Süden Breckenheims sind langfristige Entwicklungsoptionen für neuen Wohnraum im rückwärtigen Bereich des Friedhofs und des Supermarkts zurückzuhalten. Im Rahmen einer Entwicklung soll die Ausdehnung nach Süden begrenzt und eine klare Siedlungsabrundung geschaffen werden. Dabei sind die Übergänge zum Klingenbach mitzudenken und sensibel zu gestalten.

## E Ausbau des Lärmschutzes

In Breckenheim ist aufgrund der räumlichen Nähe zur Autobahn A3 die Lärmbelastung insbesondere in den westlichen Siedlungsbereichen sehr hoch. Daher sind je nach Bedarf und Möglichkeit weitere Lärmschutz-

maßnahmen zu ergreifen. Dies könnte beispielsweise die Erhöhung der Böschung oder zusätzliche Lärmschutzwände entlang der Autobahn umfassen.

## F Attraktive Wege in die Landschaft

Im Hinblick auf den Ausbau und die Schaffung attraktiver Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr ist der Anschluss an den angrenzenden Wald in Verlängerung der Alten Dorfstraße von Bedeutung. Gleiches gilt für die Wege entlang des Rohrgrabens, die einen Anschluss an die Pfingstbornanlage als wichtiges Freizeit- und Naherholungsgebiet bieten. Nach Westen, in Verlängerung der Rieslingstraße, führt die wichtige Fuß- und Radwegeverbindung durch die Autobahnunterführung nach Nordenstadt. Der Weg verläuft durch Landwirtschaftsflächen mit Betrieben und Hofläden, z.B. den Scholzenhof. Um die Attraktivität dieses Naherholungsortes zu steigern sollte entlang des Weges eine Gestaltung mit Baumreihen und einzelnen Baumgruppen vorgenommen und kleine Aufenthaltsbereiche mit Sitzgruppen installiert werden.



# DELKENHEIM

**Interkommunale Qualitäten ausbauen - dörflichen Charme wahren!**

*Anbindung Wallauer Spange*

*soziale Nutzungen*

*neue Wegeverbindungen*    *Potenzial Wickerbach*

*Autobahn A66*

*Großwohnsiedlungen*

*Arrondierung*

*interkommunales Gewerbe*

*Gewerbeentwicklung*

*Naherholung*

*Stadtklima*

## IMPRESSIONEN



Neubaubereich Lange Seegewann



Ortsmitte: Rathausplatz

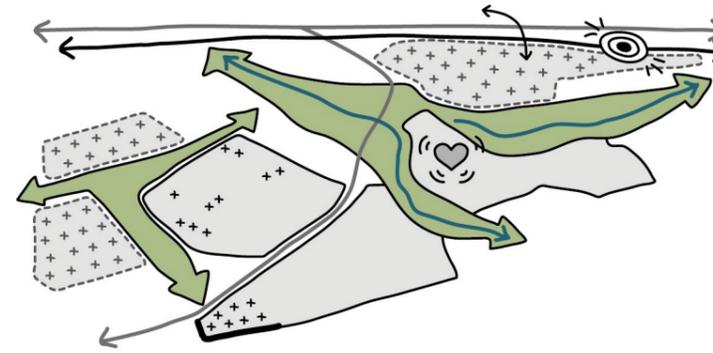


Gewerbegebiet Max-Planck-Park



Gewerbegebiet Max-Planck-Park: Landschaftsrand

## ZIELBILD



Delkenheim profitiert nicht nur von seiner Lagequalität an der Autobahn A66, sondern auch von seiner landschaftlich idyllischen Lage inmitten qualitativvoller Freiräume. Im Kontext der neuen Haltestelle Wallauer Spange entsteht zudem eine attraktive Anbindung an den Schienenverkehr, die die Lage von Delkenheim weiter begünstigt. Aber auch die bestehenden gemeinschaftlichen und sozialen Nutzungen sollen mit der Aufwertung der Bachauen stärker miteinander verknüpft werden und die Zentrumsqualitäten des gewachsenen Ortskerns mit neuen Angeboten gestärkt werden.

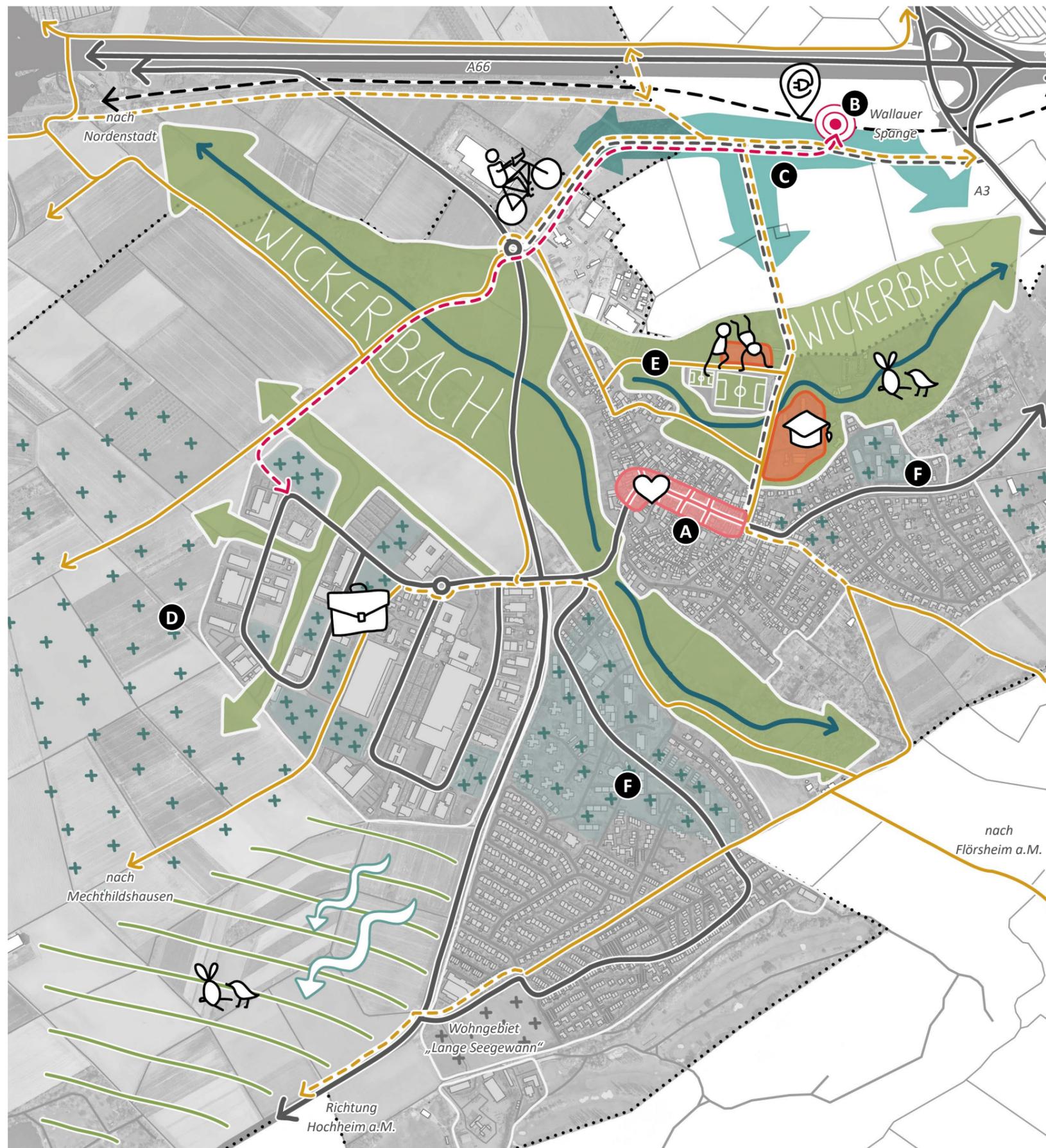
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ● ○ ○ **Einwohnerzahl (Stand 2023):**  
5.040 Einwohner
- ● ● ○ ○ **Fläche:**  
7,43 km<sup>2</sup>
- ● ● + ○ **Versorgungsangebot:**  
Supermarkt, Bäcker, Gastronomie  
*+ Einzelhandel*
- ● ● ○ ○ **Hausärztliche Versorgung:**  
Versorgung gewährleistet
- ● ● + ○ **Soziale Infrastruktur:**  
Grundschule, Kindergarten  
*+ Betreuungsangebote*
- ● ● + ○ **Freizeitangebot:**  
Sportanlage, Spielplätze  
*+ Freizeitangebote am Bachlauf*
- ● ● ● + **Öffentliche Grünflächen:**  
Grünzug am Wickerbach  
*+ Zugänglichkeit Klingebach*  
*+ Grüne Lunge ausweiten*
- ● ● ○ ○ **Landschaftliche Einbettung:**  
Bachtal Wickerbach, Landwirtschaft

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ○ ○ **MIV-Haupterschließung:**  
A3, A66  
*Wiesbaden-Zentrum: 20 min*  
*Mainz Zentrum: 20 min*  
*FRA Flughafen: 15 min*  
*Frankfurt Zentrum: 30 min*
- ● ● ● ○ **ÖPNV (Straße):**  
Buslinien 15, 48  
*Wiesbaden HBF: 20 min*
- ● + + ○ **Fahrrad:**  
Radweg entlang A66 über Nordenstadt und Erbenheim  
*+ Radverbindung zur Wallauer Spange*  
*Wiesbaden Zentrum: 40 min*  
*Wiesbaden HBF: 35 min*

# Themen- und Ideenkarte Delkenheim



Themen- und Ideenkarte Delkenheim, M 1:10.000

## **A** Identitäten stärken und Idee einer „neuen Mitte“

Delkenheim setzt sich aus insgesamt drei Siedlungsteilen zusammen. Ein Siedlungsteil umfasst die alten, gewachsenen Strukturen mit der Ortsverwaltung und Geschäften des täglichen Bedarfs, wie Bäcker, Metzger, gastronomischen Angeboten und kleineren Betrieben. Während der zweite Teil neuere Siedlungsstrukturen mit offenen und durchgrüntem Wohnsiedlungen beinhaltet, ist der dritte Teil das Gewerbegebiet des Max-Planck-Parks. Die Herausforderung für Delkenheim besteht darin, zum einen die verschiedenen Identitäten und Besonderheiten der drei Siedlungsteile zu stärken und zum anderen, die Zentren des alten Dorfkerns und der Wohnsiedlungen attraktiv zu gestalten. Die attraktive Gestaltung gilt insbesondere für den Straßenraum der Landwehrstraße, den Rathausplatz und das Umfeld des Bürgerhauses. Außerdem könnte es interessant sein, den Freiraum zwischen dem alten und dem neuen Siedlungsteil im Sinne einer „neuen Mitte“ zu gestalten. Dort könnten Angebote für Sport, Spiel, Freizeit, Erholung und Begegnung etabliert und der Wickerbach mit Zugängen zum Wasser gestaltet werden.

## **B** Anbindung an die Wallauer Spange

In den kommenden Jahren wird im Norden Delkenheims mit der Wallauer Spange ein neuer Bahnanschluss entstehen. Durch den Anschluss wird Delkenheim in Zukunft von einer schnelleren Erreichbarkeit des Frankfurter Zentrums, des Frankfurter Flughafens und Wiesbadens profitieren. Wichtig sind deswegen gut ausgebaute und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen über die Wilhelm-Dietz-Straße und den Sonnenhof zur Wallauer Spange. Darüber hinaus ist ein attraktiver Anschluss der Siedlung, dem Wohngebiet südlich des Wickerbachs, über den Akazienweg und das Bürgerhaus förderlich.

## **C** Entwicklungspotenziale im Haltestellenumfeld

Durch den Anschluss an die Wallauer Spange wird auch die Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen steigen. Daher ist eine interkommunale Entwicklung von Gewerbeflächen zu prüfen (s. Studie „Impulsraum A66 - Entwicklungspotenziale für vier Gewerbegebiete entlang der A66 in Wiesbaden“). Falls die Bedarfe nicht gedeckt werden können, sind weitere Entwicklungspotenziale im

direkten Umfeld von Delkenheim zu untersuchen. Dazu zählen die Flächen nördlich der Lichtstraße, neue Flächen im Anschluss an die Wohnsiedlung am Tau-nusring und an der Straße Birkenhof.

## **D** Ausbau des Max-Planck-Parks prüfen

Der Max-Planck-Park ist einer der gefragtesten Arbeitsplatzstandorte Wiesbadens. Aufgrund des geplanten Anschlusses an die Wallauer Spange ist weiterhin von einer sehr hohen Nachfrage auszugehen. Neben den verbliebenen freien Grundstücken ist jedoch ein weiterer Ausbau des Max-Planck-Parks nach Südwesten zu prüfen. Zu priorisieren ist eine interkommunale Entwicklung im Umfeld der Wallauer Spange.

## **E** Campus für Bildung, Sport und Bewegung

Im Norden Delkenheims liegen die Schul- und Sportnutzungen, die noch stärker in Zusammenhang gebracht und campusartig weiterentwickelt werden können. Diesbezüglich sind Freiflächen für Sport- und Freizeitnutzungen sowie Angebote für gemeinschaftliches Gärtnern zu ermöglichen. Außerdem kann der Bachlauf des Wickerbachs noch stärker mit eingebunden und zugänglich gemacht werden.

## **F** Aufwertung und Nachverdichtung des Siedlungsbestandes

Der südliche Siedlungsbereich ist durch größere zusammenhängende (Groß-)Wohnsiedlungen geprägt, die in den 1950-1970er Jahren entstanden sind. Um dem steigenden Wohnbedarf zu begegnen, sind in diesem Zuge mögliche Nachverdichtungspotenziale zu prüfen und zu nutzen. Auch die mehrheitlich gemeinschaftlich genutzten Freiräume sind zu qualifizieren und mit weiteren Nutzungsangeboten, wie Kindergärten oder Gemeinschaftsräumen zu versehen.



# \*ERBENHEIM

**Vorstadtqualitäten ausbauen und dörflichen Charme bewahren!**

- Leerstand beseitigen
- Ländchesbahn
- Nachverdichtung
- Wäschbach
- soziale Nutzungen
- Anbindung Haltestelle
- Autobahn A66
- Qualitätssicherung Ortsmitte
- Gewerbeentwicklung
- Landwirtschaft
- Stadtlima
- Nahversorgung

## IMPRESSIONEN



Ortsmitte: Leerstand Tankstellenareal



Wohnen und Gewerbe Erbenheim Süd

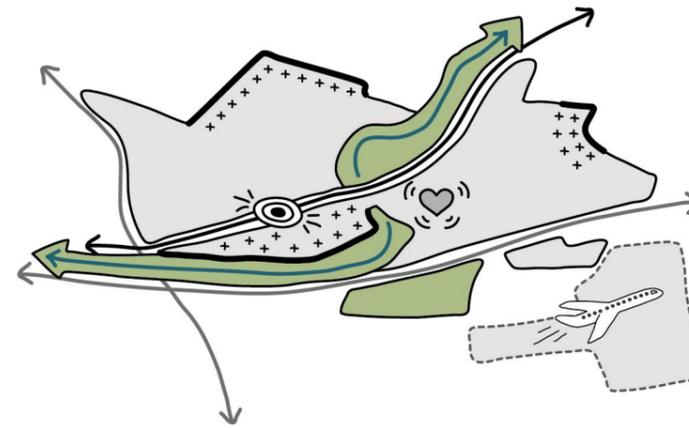


Bahnhofsumfeld und Impressionen des Umbaus



Ortsmitte: Historisches Rathaus

## ZIELBILD



Erbenheim profitiert von der Lage an der Autobahn A66 und der räumlichen Nähe zum Zentrum Wiesbadens. Die Standortfaktoren werden genutzt für größere Entwicklungspotenziale, unter anderem im Anschluss an das Hochfeld. Das Haltestellenumfeld der Ländchesbahn wird im Zuge der Entwicklung Erbenheim Süd mischgenutzt qualifiziert. Im Zentrum gilt es, die gewachsene Struktur zu sichern und neue Qualitäten zu schaffen. Bestehende gemeinschaftliche Nutzungen entlang des Wäschbachs werden gestärkt und noch stärker miteinander in Verbindung gebracht.

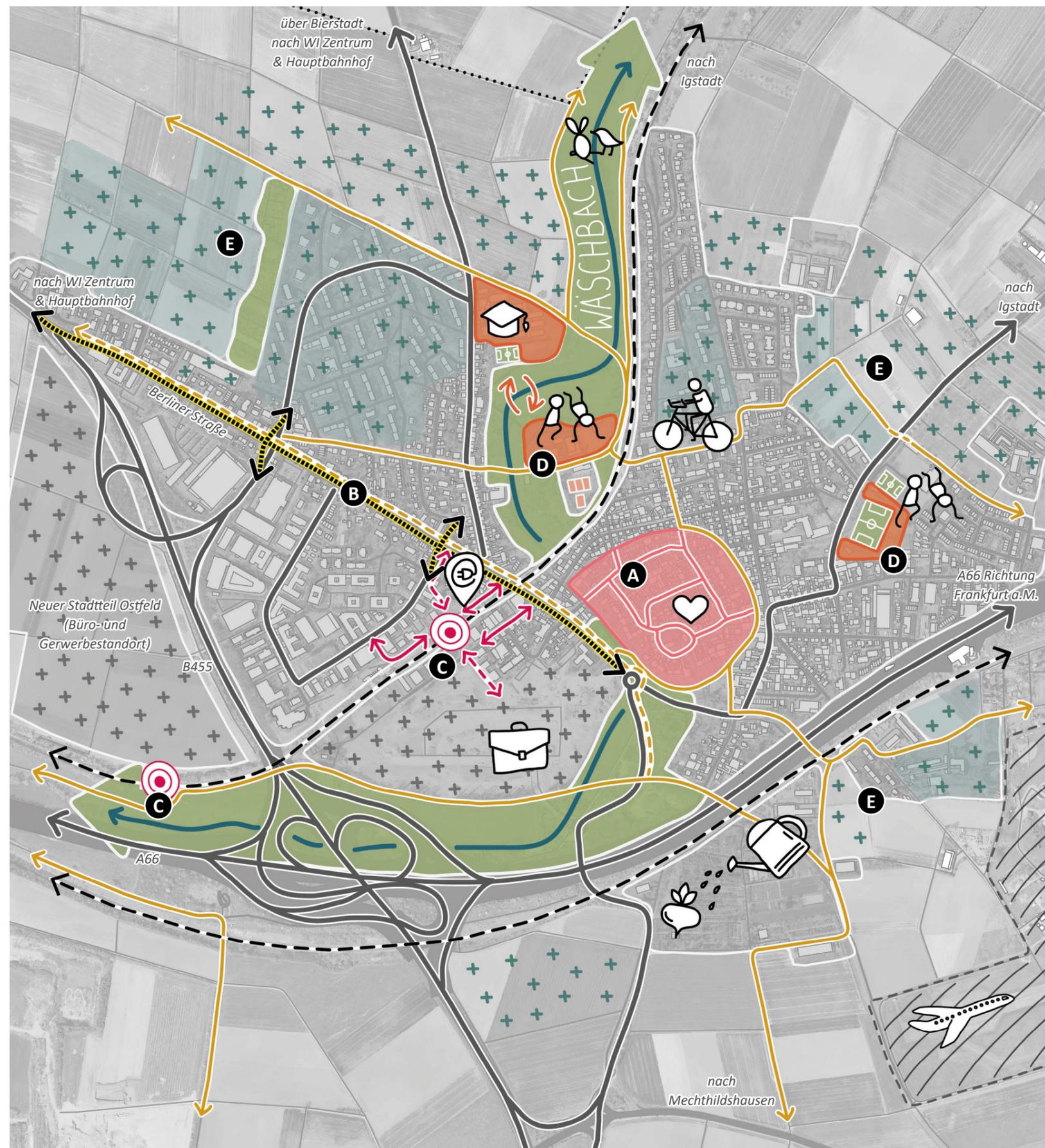
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ● ● ● **Versorgungsangebot:**  
Zentrum mit Lebensmittelgeschäften + Gastronomie, Supermärkte im Gewerbegebiet
- ● ● ○ ○ **Hausärztliche Versorgung:**  
Versorgung gewährleistet
- ● ● ● + **Soziale Infrastruktur:**  
Schulen, Kindergärten  
*+ Seniorenwohnen*
- ● ● ● + **Freizeitangebot:**  
Sportanlagen, Festplatz, Spielplätze  
*+ Freizeitangebote am Bachlauf*
- ● ● + ○ **Öffentliche Grünflächen:**  
Grünzug am Klingenbach  
*+ Grüne Lunge ausweiten*
- ● ● ○ ○ **Landschaftliche Einbettung:**  
landwirtschaftlich geprägt, Nähe zum Wäschbach

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ● ● **MIV-Haupterschließung:**  
B 455, A66  
Wiesbaden-Zentrum: 15 min  
Mainz Zentrum: 15 min  
FRA Flughafen: 20 min  
Frankfurt Zentrum: 35 min
- ● ● ● + **ÖPNV (Schiene):**  
Ländchesbahn im 30-min-Takt  
*+ 15-min-Takt*  
Wiesbaden HBF: 5 min
- ● ● + ○ **ÖPNV (Straße):**  
Buslinien 5, 15, 28, 37  
*+ Ausbau Direktverbindungen*  
Wiesbaden HBF: 15 min
- ● ● + ○ **Fahrrad:**  
über südl. Gewerbegebiet  
*+ Qualifizierung Radweg*  
Wiesbaden Zentrum: 25 min  
Wiesbaden HBF: 20 min

# Themen- und Ideenkarte Erbenheim



Themen- und Ideenkarte Erbenheim, M 1:10.000

**A Qualifizierung der Ortsmitte**  
 Die Straßenräume der alten Ortsmitte in Erbenheim sind durch den MIV geprägt. Für Fußgängerinnen und Fußgänger gibt es kaum verschattete Wege. Daher sollen nach Möglichkeit Bäume gepflanzt werden. Aufgrund der engen Gassen ist dies gegebenenfalls nicht immer möglich, daher sind auch technische Verschattungsmöglichkeiten mitzudenken. Außerdem könnte für das Tankstellenareal in seiner prominente Lage an der Ecke Wandermansstraße/ Buschungsstraße eine öffentlichkeitswirksame Nachnutzung gefunden werden, die für die Bewohnerinnen und Bewohner Erbenheims beispielsweise einen neuen Aufenthaltsort bietet und Strahlkraft auf die Umgebung hat.

**B Transformation der Berliner Straße**  
 Die Berliner Straße als zentrale Achse Erbenheims ist eine wichtige Verbindung zwischen der B455 und der Ortsmitte. Sie ist durch breite Fahrbahnen und eine geringen Aufenthaltsqualität geprägt. Aufgrund der möglichen Siedlungsentwicklung im Nordosten und des neuen Stadtteils Ostfelds (BKA-Standort) gewinnt sie an Bedeutung und sollte daher für den Fuß- und Radverkehr sicher und attraktiv gestaltet werden. Außerdem sollten neue Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, wie z.B. im Bereich der Kreuzung Berliner Straße/ Am Hochfeld, um die neuen Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen und kurze Wegeverbindungen zu ermöglichen. Entlang der Straße sind weitere öffentliche Erdgeschossnutzungen denkbar und Baumpflanzungen zur Verschattung sinnvoll, diese verleihen der Straße gleichzeitig eine neue Qualität.

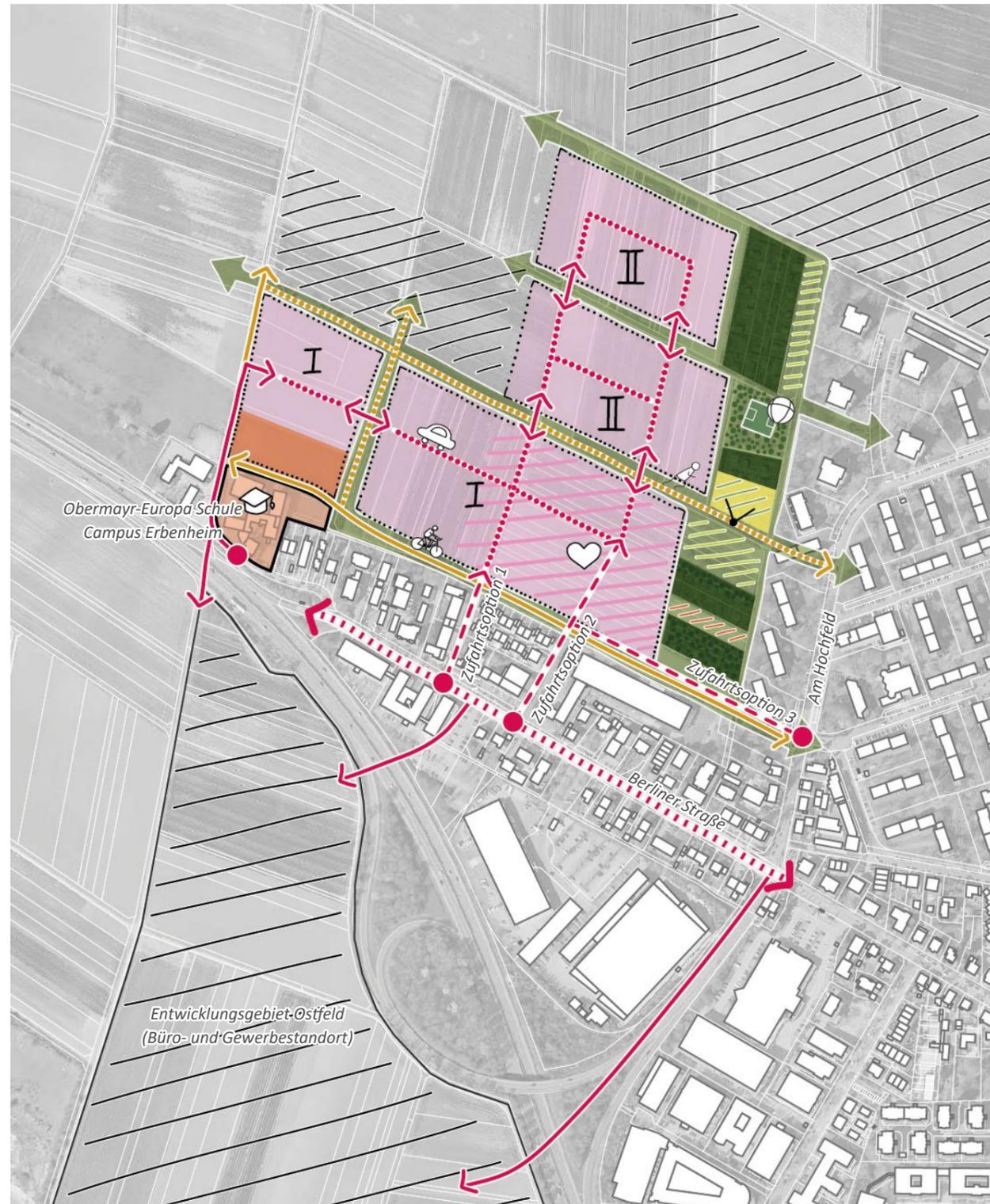
**C Die Haltestellen der Ländchesbahn qualifizieren**  
 Die Haltestelle der Ländchesbahn liegt im Süden Erbenheims. Der Hauptbahnhof Wiesbaden ist von dort aus in nur 5 Minuten erreicht. Die perspektivische Takterhöhung auf 15 Minuten würde die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern. Neben der höheren Taktung ist eine attraktive Gestaltung der Haltestelle mit verschatteten Wartebereichen und Sitzgelegenheiten sowie eine barrierefreie Gestaltung wichtig. Zudem sollte die Wahrnehmbarkeit der Haltestelle im Umfeld und der Zugang verbessert werden. Kurze Wege zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten (Bus, Bahn, Fahrrad und Sharing-Angebote) erleichtern

den Umstieg und steigern ihre Attraktivität. Außerdem ist die Planung und Realisierung einer neuen Haltestelle der Ländchesbahn im Zuge der Siedlungserweiterung des neuen Stadtteils Wiesbaden-Ostfeld zu prüfen, sodass der Anschluss an den ÖPNV und die Attraktivität als neuer Wohn- und Gewerbestandort gewährleistet werden kann.

**D Öffentliche Einrichtungen und Vernetzung ausbauen**  
 Die öffentlichen Einrichtungen in Erbenheim, wie die IGS Hermann-Ehlers-Schule, das Bürgerhaus oder der Schützenverein sind untereinander durch neue Radwegeverbindungen und den Ausbau von vorhandenen Radwegen zu vernetzen und dadurch besser in den Grünraum des Wäschbachs einzubetten. So ist auch das Umfeld des Bürgerhauses aufzuwerten. Mobile Sitzplatzelemente und Begrünungen können eine neue Aufenthaltsqualität schaffen und das Potenzial des umgebenden Freiraums mit dem Wäschbach genutzt und ein attraktiver Begegnungsort geschaffen werden. Ergänzende Nutzungsangebote entlang des Wäschbachs können das Freiraumpotenzial zusätzlich stärken.

**E Wohnbau- und Gewerbepotenziale prüfen**  
 Der Stadtteil Erbenheim hat eine gute (schienengebundene) ÖPNV-Verbindung sowie eine gute MIV-Verbindung mit der A66 und der B455. Mit dem Auto ist Wiesbaden in 15 Minuten zu erreichen, mit dem Bus ebenso und mit der Ländchesbahn in 5 Minuten. Aufgrund dieser guten Erreichbarkeit wird das Potenzial für eine größere Siedlungserweiterung mit dem Schwerpunkt Wohnen im Nordwesten von Erbenheim, angrenzend an die Großwohnsiedlung Hochfeld gesehen. Neben den neuen Entwicklungen sind bereits bestehende Quartiere für eine punktuelle Nachverdichtung zu prüfen. Dies gilt insbesondere für die Großwohnsiedlung Hochfeld und das Quartier zwischen der Buschungsstraße und der Lilienstraße.

# Rahmenkonzept Erbenheim



Rahmenkonzept Erbenheim

## LEGENDE

Typologien		
institutionelle Nutzungen Bestand	erweiterter Suchraum für Flächenentwicklung	vielfältige Sport-, Freizeit- und Freiraumangebote schaffen und transformieren
institutionelle Nutzungen Neuplanung	<b>Grün- und Freiraumstruktur</b>	schützenswerte Gehölzbestände
verdichtetes Wohnen	Grün- und Freiraumqualitäten vernetzen	<b>Verkehr</b>
Nutzungsmix	Sport-, Freizeit- und Freiraumangebote im Bestand sichern	Transformation des Straßenraums



Visualisierung des neuen Quartiersplatzes in Erbenheim

## Rahmenkonzept Erbenheim - Die Grüne Fuge

Durch die qualifizierte Lage Erbenheims mit Anschluss an die Ländchesbahn und an die B455 ist Wiesbaden schnell erreichbar. Infolgedessen wird in Erbenheim das Potenzial einer größeren Siedlungsentwicklung im Umfeld der Großwohnsiedlung Hochfeld gesehen.

Zwischen dem Siedlungsbestand, der Großwohnsiedlung Hochfeld und den neuen Entwicklungsflächen soll eine grüne Fuge als Puffer ausgebildet und für die Anwohnerinnen und Anwohner beiderseits nutzbar gemacht werden. Als grünes Rückgrat des Quartiers dient sie als Verbindungsfunktion zwischen dem Alten und dem Neuen. Innerhalb der grünen Fuge sollen bestehende gemeinschaftliche Nutzungen wie ein Teil der Kleingärten oder der Bolzplatz für die Bevölkerung aufgewertet und neue gemeinschaftliche Nutzungen und Treffpunkte integriert werden. Denkbar sind auch neue Formen von gemeinschaftlichem Gärtnern. An zentraler Stelle in der grünen Fuge könnte ein multifunktionaler Quartiersplatz entstehen, der, eingebettet in die grünen Strukturen, einen neuen Aufenthalts- und Begegnungsort bildet und die Bevölkerung zum Verweilen und Sport und Spiel einlädt.

Für das neue Quartier sind größere, urbane Blockstrukturen vorgesehen, die durch grüne Elemente, wie bspw. grüne Innenhöfe ergänzt werden sollen. Teilbereiche übernehmen mit Nahversorgungsangeboten und aktiven Erdgeschosszonen eine gewisse Zentrumsfunktion. Weiterhin ist Raum für die Erweiterung oder den Neubau von Bildungs- und Betreuungsangeboten vorgesehen. Innerhalb des neuen

Quartiers sorgen Grünverbindungen für weitere Freiraumangebote, eine ausreichende Durchlüftung sowie kurze Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr in die Landschaft.

Für das neue Quartier sind drei Erschließungsoptionen vorgesehen: Zwei davon gehen im Süden von der Berliner Straße ab. Eine weitere Option ist eine Zufahrt über die Straße Am Hochfeld. Außerdem ist eine Zufahrt im Südwesten entlang der Obermayr-Europa-Schule vorstellbar. Innerhalb des neuen Quartiers ist durch die Zufahrtsoptionen eine Ringerschließung als Option gegeben, die bei der weiteren Planung zu prüfen ist. Im Zuge der Bebauung soll auch die Berliner Straße mit Bäumen zur Verschattung aufgewertet werden, neue Querungsmöglichkeiten geschaffen und die Verbindung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Wiesbaden-Ostfeld sowie zur neuen Haltestelle der Ländchesbahn sichergestellt werden.



# HEßLOCH

- *Gemeinschaft im Ortskern leben!*

**Bundesstraße B455**  
**Ortsmitte**  
**Verkehrsberuhigung**  
**Ortseingang**  
**Arrondierung**  
**Nachverdichtung**  
**Ortsrand**

**öffentlicher Raum**  
**Treffpunkte**  
**Sport- und Freizeitangebote**

**Streuobstwiesen**  
**Landschaftsschutz**  
**Stadtlima**  
**Wäschbach**  
**Wald**  
**Landwirtschaft**

**Heidehütte**  
**Topographie**

## IMPRESSIONEN



Kreuzungssituation Wiesentalstraße/Hirschgartenstraße

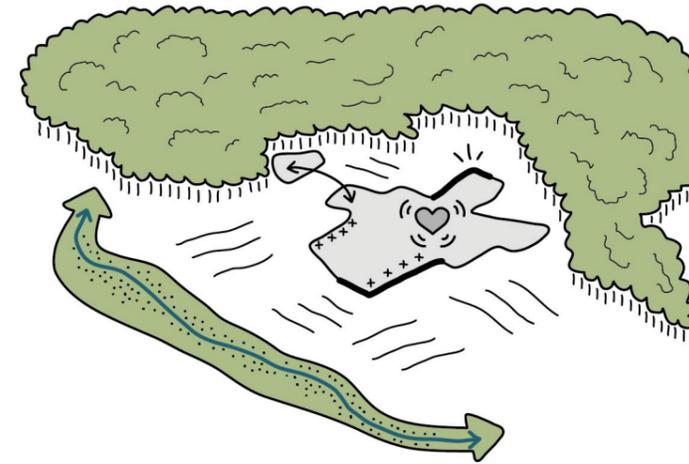


Neu gestaltete Platzfläche mit Bushaltestelle



Potenzialfläche südlicher Ortsrand

## ZIELBILD



Mit der Ortsabrundung am westlichen Ortsrand werden nicht nur die Ränder Heßlochs gestärkt, sondern auch die Eingangssituation am Ortseingang aufgewertet. Die idyllische Lage inmitten der landschaftlich und landwirtschaftlich bedeutsamen Streuobstwiesen wird geschützt und vor weiteren Siedlungsausdehnungen bewahrt. Neben der Aufwertung der Ortsmitte, vor allem hinsichtlich öffentlicher Räume und Treffpunkte, reichern neue Spiel- und Sportflächen das gemeinschaftliche Leben an. Der dörfliche Charakter Heßlochs soll dabei auch zukünftig erhalten bleiben.

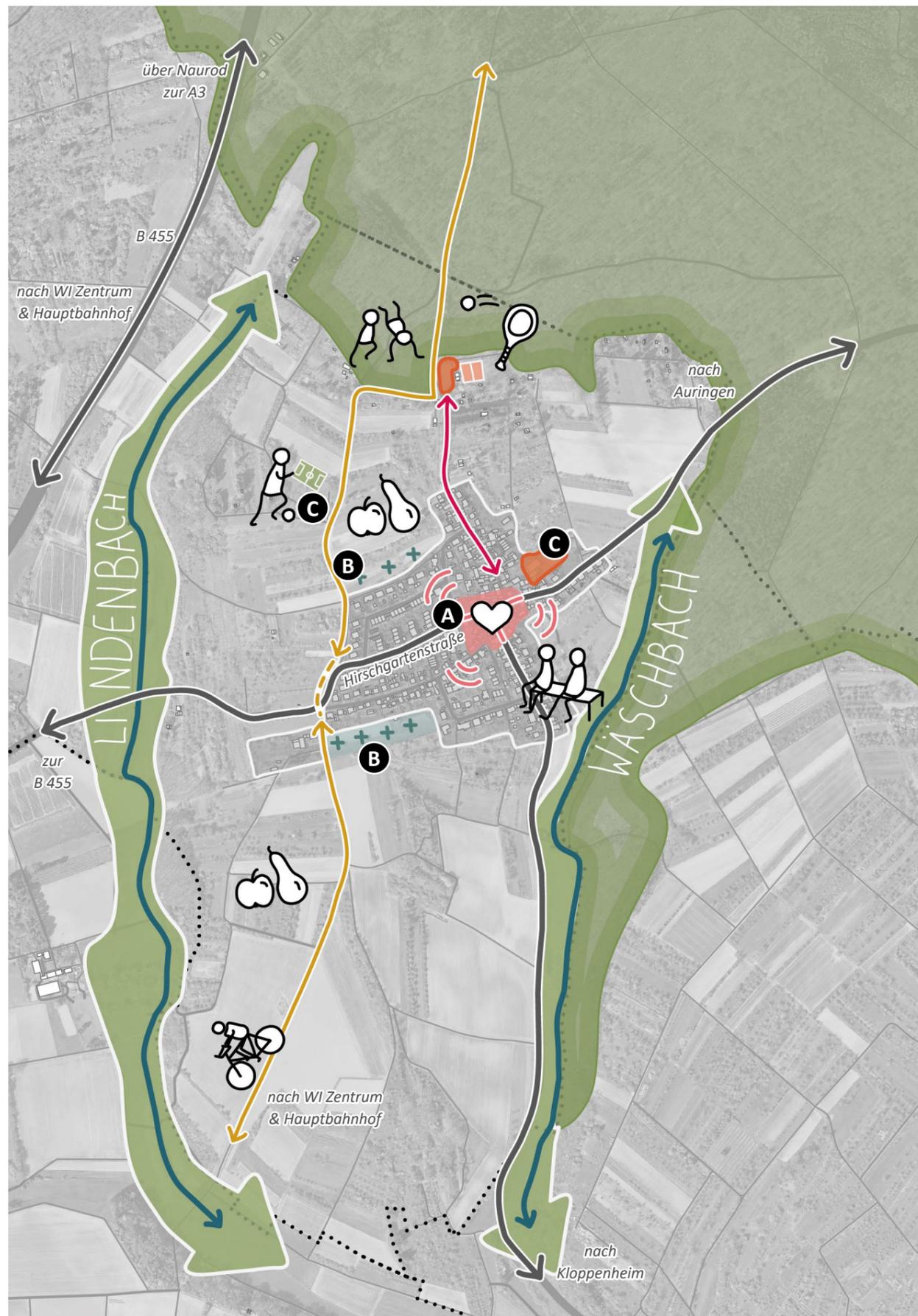
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ○ ○ ○ ○ Einwohnerzahl (Stand 2023): 660 Einwohner
- ○ ○ ○ ○ Fläche: 1,54 km<sup>2</sup>
- + ○ ○ ○ Versorgungsangebot: keine Nahversorgung + *Lebensmittelgeschäfte*
- + + ○ ○ ○ Hausärztliche Versorgung: keine Versorgung + *Hausarztpraxen*
- ○ ○ ○ ○ Soziale Infrastruktur: Kindergarten
- ● + + ○ Freizeitangebot: Spielplatz Jagdweg, Tennisplatz am Waldrand + *Sportflächen*
- + + ○ ○ Öffentliche Grünflächen: keine innerörtlichen Grünflächen + *Begrünung Ortskern*
- ● ● ● ○ Landschaftliche Einbettung: direkt angrenzende Waldflächen und Streuobstwiesen, Nähe zum Wäschbachtal

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ○ ○ MIV-Haupterschließung: Vogelsangstraße, Wiesenstraße, Anschluss B455  
*Wiesbaden-Zentrum: 15 min*  
*Mainz Zentrum: 30 min*  
*FRA Flughafen: 25 min*  
*Frankfurt Zentrum: 45 min*
- ● + + ○ ÖPNV (Straße): Buslinien 24, AST 24 + *Direktverbindung*  
*Wiesbaden HBF: 30 min*
- ● + ○ ○ Fahrrad: Feldwege über Bierstadt + *Qualifizierung Radwege*  
*Wiesbaden Zentrum: 20 min*  
*Wiesbaden HBF: 25 min*

# Themen- und Ideenkarte Heßloch



Themen- und Ideenkarte Heßloch, M 1:10.000

## **A** Aufwertung und Stärkung öffentlicher (Straßen-)Räume

In den öffentlichen (Straßen-)Räumen Heßlochs, beispielsweise entlang der zentralen Hirschgartenstraße, die Heßloch mit Auringen und der B455 verbindet, gibt es zurzeit kaum Baumbestand, der zu einer Verschattung beiträgt. Neue Bäume können die Räume verschatten, sodass der Aufenthalt im Freien besonders für junge und alte Menschen an heißen Sommertagen angenehm gestaltet und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität gesteigert wird. Am Dorfplatz und anderen wichtigen öffentlichen Räumen sind neben Verschattungselementen auch neue Sitzgelegenheiten zu integrieren, die eine Begegnung der Bewohnerinnen und Bewohner und den dörflichen Charakter Heßlochs fördern können. Zur Stärkung der Ortsmitte trägt auch eine Verschattung der Bushaltestellen und Haltestellenumfelder bei.

## **B** Prüfung von Wohnbaupotenzialen

Durch die gute Anbindung Heßlochs an die B445 sind auch in Heßloch mögliche Siedlungserweiterungen im Südwesten und Norden zu prüfen. Die Siedlungserweiterungen sollen sich an den vorhandenen Strukturen orientieren und so zum einen den dörflichen Charakter bewahren und zum anderen, wenn möglich, den vorhandenen Streuobstbestand schützen. Darüber hinaus können durch die Siedlungserweiterung der Ortseingang attraktiv gestaltet und die Siedlungsränder gestärkt werden.

## **C** Attraktivierung des Sport- und Freizeitangebots und der Mehrzweckhalle

Die am Ortsrand bestehenden Sport- und Freizeiteinrichtungen, darunter der Tennisplatz des TC Heßloch und der Bolzplatz, sollen durch neue attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen, durch den Ausbau der Steinkopfstraße als Radweg, besser an den Ort angegliedert werden und besser miteinander vernetzt werden. Die vorhandenen Sport- und Freizeiteinrichtungen können darüber hinaus durch neue Nutzungsangebote ergänzt werden, um den Bewohnerinnen und Bewohnern ein vielfältiges Freizeitangebot für Jung und Alt zu bieten und das gemeinschaftliche Leben zu stärken. Hierbei sollte auch insbesondere der Bolzplatz instand gesetzt werden. Diesbezüglich ist auch das Umfeld der Sporthalle des TuS Heßloch, die als Mehrzweckhalle für Veranstaltungen genutzt wird, attraktiv zu gestalten. Zurzeit ist der Platz vor der Halle durch eine Schotterfläche ohne Aufenthaltsqualität geprägt. Durch den Einsatz mobiler Sitzplatzangebote und Verschattungselemente kann der Platz auch an heißen Sommertagen zu einem neuen Treff- und Aufenthaltsort werden, der trotzdem multifunktional nutzbar bleibt. Im Umfeld der Halle bietet sich auch die Möglichkeit, durch neue Sport- und Freizeiteinrichtungen das Umfeld zu beleben und zu ertüchtigen.



# \*IGSTADT

- große Vielfalt auf kleinem Raum gebündelt!

- Ländchesbahn
- Aufwertung
- Neubau Feuerwehr- und Rettungswache
- Arrondierung
- Anbindung Haltestelle
- Minibusse
- Leerstand Raiffaisengelände
- Nachverdichtung
- Treffpunkte
- Ortsmitte
- Ortseingang
- Landschaftsschutz
- Stadtlima
- Nahversorgungsangebot
- wertvolle Böden
- Landwirtschaft
- Wäschbach

## IMPRESSIONEN



Potenzialfläche nördlich Breckenheimer Straße



Leerstand ehemaliges Raiffeisengelände



Umbau des Bahnhofs Igstadt



Neuer Zugang zur Haltestelle der Ländchesbahn

## ZIELBILD



Mit dem Ausbau der Ländchesbahn entsteht im direkten Einzugsbereich der Haltestelle Igstadts eine große Entwicklungsdynamik. Die Ortsmitte profitiert von der damit verbundenen Frequenzierung und wird mit einer möglichst ausgewogenen Mischung an sozialen Nutzungen, Treffpunkten und Geschäften des täglichen Bedarfs auf behutsame Art und Weise reaktiviert. Durch sowohl das Auffüllen und Transformieren innerörtlicher Restflächen, als auch das Abrunden der Ortsrandlagen entsteht darüber hinaus ein vielfältig durchmischtes Wohnungsangebot für alle Zielgruppen.

## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ○ ○ ○ Einwohnerzahl (Stand 2023): 2.272 Einwohner
- ● ● ○ ○ Fläche: 7,26 km<sup>2</sup>
- ++ ○ ○ Versorgungsangebot: Igstadter Kiosk + *Lebensmittelgeschäfte*
- ++ ○ ○ Hausärztliche Versorgung: keine Versorgung + *Hausarztpraxen*
- ● + ○ ○ Soziale Infrastruktur: Grundschule, Kindergarten + *Alterswohnen*
- ● ++ ○ Freizeitangebot: Sport- und Spielplatz Vorm Graben + *Verknüpfung Sport- und Spiel*
- ++ ○ ○ Öffentliche Grünflächen: keine innerörtlichen Grünflächen + *Begrünung Ortskern*
- ● ● ○ ○ Landschaftliche Einbettung: direkte Nähe zum Wäschbachtal

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ○ ○ **MIV-Haupterschließung:** Nordenstadter Straße, Breckenheimer Straße, Igstadter Straße  
Wiesbaden-Zentrum: 15 min  
Mainz Zentrum: 20 min  
FRA Flughafen: 20 min  
Frankfurt Zentrum: 35 min
- ● ● ● + **ÖPNV (Schiene):** Ländchesbahn im 30-min-Takt + *15-min-Takt*  
Wiesbaden HBF: 10 min
- ● ++ ○ **ÖPNV (Straße):** Buslinien 23, 37, AST 36 + *Halt ausbauen*  
Wiesbaden HBF: 15 min
- ● ● ++ **Fahrrad:** Radweg am Wäschbach, bzw. Feldweg über Bierstadt + *Qualifizierung Radwege*  
Wiesbaden Zentrum: 35 min  
Wiesbaden HBF: 35 min



# Rahmenkonzept Igstadt



Rahmenkonzept Igstadt

## LEGENDE

### Typologien

- durchgrüntes Wohnen
- Transformationspotenzial Gewerbe
- verdichtetes Wohnen
- Nutzungsmix
- erweiterter Suchraum für Flächenentwicklung

### Grün- und Freiraumstruktur

- Grün- und Freiraumqualitäten vernetzen
- neue Grün- und Freiraumqualitäten schaffen und gestalten
- schützenswerte Gehölzbestände

- vielfältige Sport-, Freizeit-, Freiraumangebote und Gemeinschaftsangebote schaffen und transformieren

### Verkehr

- Transformation des Straßenraums



Visualisierung der neuen grünen Mitte in Igstadt

## Rahmenkonzept Igstadt - Sensibler Umgang mit den Streuobstbeständen

Aufgrund des Anschlusses an die Ländchesbahn und der geplanten höheren Taktung sowie einer guten MIV-Anbindung wird in Igstadt ein größeres Entwicklungspotenzial mit Wohnschwerpunkt gesehen. Um das Potenzial der Anbindung an die Ländchesbahn voll auszuschöpfen, liegt der Fokus auf den an die Bahngleise angrenzenden Flächen nordöstlich der Haltestelle, bzw. nördlich des alten Ortskerns.

Auf den Flächen der geplanten Siedlungsentwicklung befinden sich zum Teil alte Streuobstbestände und Gehölzstrukturen, die es möglichst zu erhalten gilt. Dies trifft besonders auf den Bereich zu, der an den alten Ortskern anschließt. Daher konzentriert sich die bauliche Entwicklung auf die Freiflächen weiter im Norden. Dort werden verdichtete und dennoch durchgrünte Wohnformen gesehen. Zwischen den Baufeldern sorgen Grünverbindungen für eine zusätzliche Freiraumqualität und Durchlüftung. Damit die neuen Entwicklungsflächen nicht zu sehr vom Siedlungsbestand losgelöst liegen, sollen mit guten, innovativen Konzepten einzelne Bausteine und öffentliche Nutzungen in die Streuobstbestände integriert werden und somit den Raum überbrücken. Besondere Wohnnutzungen und soziale Einrichtungen (z.B. eine Kita) sowie gemeinschaftliche Sport- und Freizeitnutzungen sollen zusammen mit den Wiesen und Streuobstbeständen entwickelt werden. Es ergibt sich ein vielfältiges Erlebnisgrün für alle Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Ortskern Igstadts und den neuen Wohnquartieren südlich der alten Ziegelei.

Im Norden Igstadts ist die Transformation der alten Ziegelei sowie des benachbarten Raiffeisenareals, beispielsweise zu einem Ort für kreatives Wohnen und Arbeiten, denkbar.

Die neuen Entwicklungsflächen im Norden können künftig über zwei Zufahrten erschlossen werden. Eine Zufahrt erfolgt von der Medenbacher Straße von Osten kommend, auf Höhe des Friedhofs. In diesem Fall muss der bestehende Landwirtschaftsweg entsprechend qualifiziert werden. Die andere Zufahrt könnte ausgehend vom Raiffeisengelände aus über die Dornkratzstraße erfolgen. Allerdings müsste eine Unter- oder Überführung im Bereich der Gleistrasse der Ländchesbahn realisiert werden, da die heute ebenerdige Querung aller Voraussicht nach den künftigen Anforderungen nicht entsprechen wird. Dies gilt es im weiteren Verlauf zu prüfen.

Ein weiteres Ziel des Konzepts ist auch die Realisierung neuer Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Zum einen geht es um möglichst attraktive Wege zwischen dem alten Ortskern und den neuen Wohngebieten im Norden – eine „schnelle“ Verbindung am Rand parallel zu den Gleisen und eine „qualitätsvolle“, über die die Streuobstlandschaft mit den integrierten Sondernutzungen erlebbar gemacht wird. Zum anderen ist es wichtig, eine direkte Verbindung zwischen Ortskern und Ländchesbahnhaltestelle zu schaffen und die Haltestelle selbst zu qualifizieren.



# KLOPPENHEIM

Grüne Mitte aktiv gestalten!

- Ortsmitte
- Wäschbach
- Nachverdichtung
- Arrondierung
- Wickerbachtal
- Sportvereine
- Streuobstwiesen
- Stadtklima

## IMPRESSIONEN



Grünfläche mit Spielplatz am Wäschbach

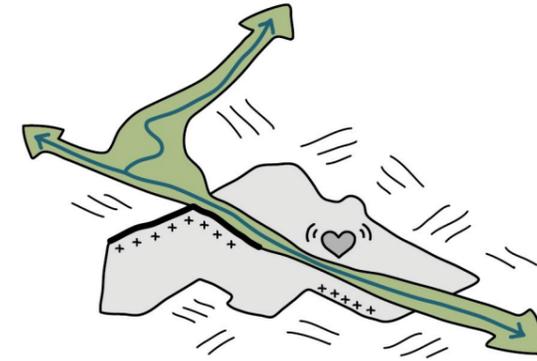


Sportanlagen



Potenzialfläche südlicher Ortsrand

## ZIELBILD



Kloppenheim legt seinen Fokus auf den zentral gelegenen Bachlauf des Wäschbachs und stärkt dessen übergeordnete vernetzende Funktion durch die Ergänzung mit neuen Sport- und Freizeitangeboten. Dadurch wird der Freiraum nicht nur zur grünen Lunge Kloppenheims aufgewertet, sondern er entwickelt sich auch zum zentralen vernetzenden Element der Ortschaft. Sowohl die Ränder zum Wäschbach, als auch der westliche Ortsrand werden zudem behutsam aufgefüllt und zu klaren baulichen Kanten geformt.

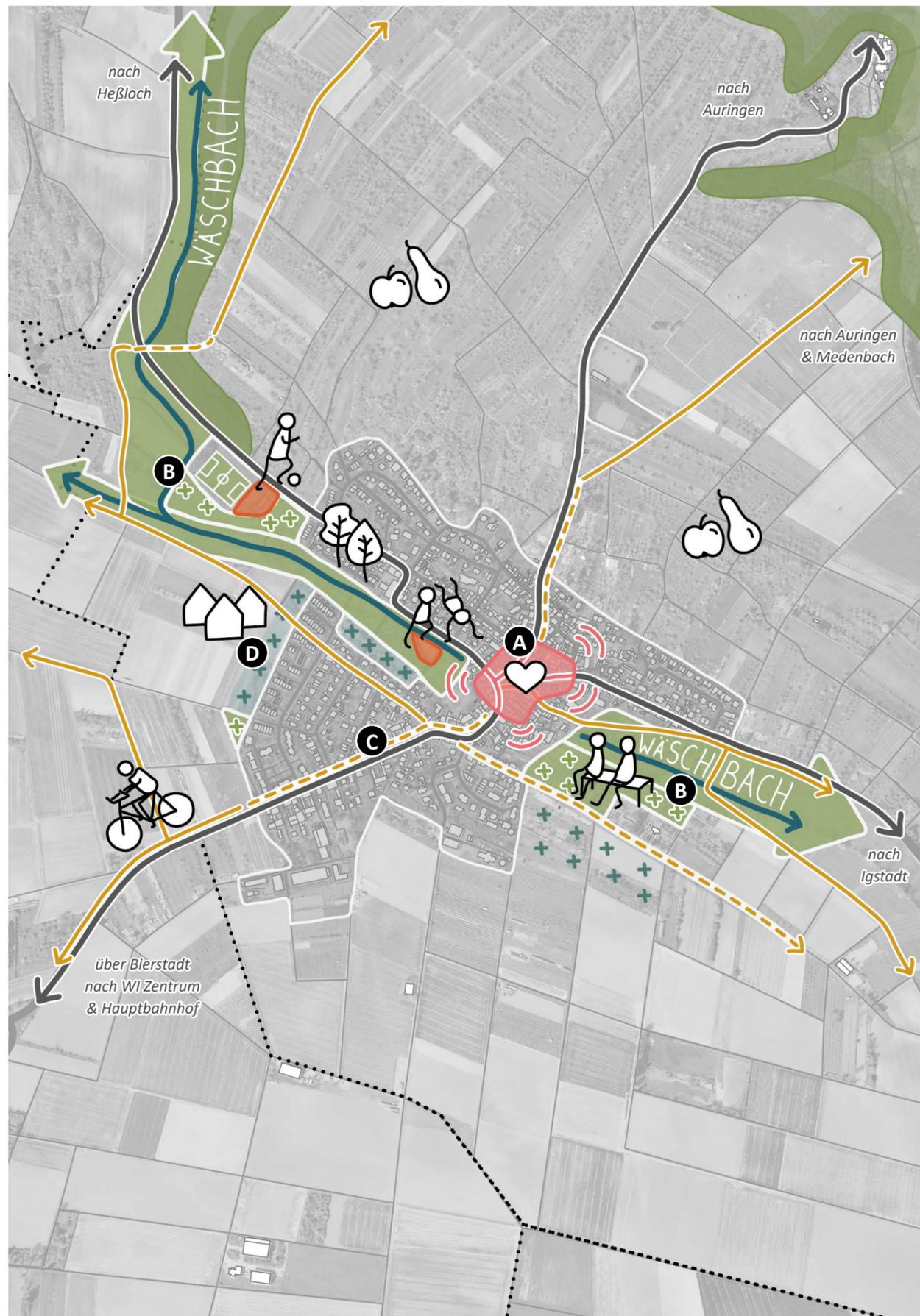
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ○ ○ ○ Einwohnerzahl (Stand 2023): 2.285 Einwohner
- ● ○ ○ ○ Fläche: 5,39 km<sup>2</sup>
- ● ● + ○ Versorgungsangebot: Bäcker, Gastronomie + *Lebensmittelgeschäfte*
- + + ○ ○ ○ Hausärztliche Versorgung: keine Versorgung + *Hausarztpraxen*
- ● ● ○ ○ Soziale Infrastruktur: Grundschule, Kindergarten
- ● ● ● + Freizeitangebot: Sportanlage, Spielplätze, Grillplatz + *Freizeitangebote am Bachlauf*
- ● ● + ○ Öffentliche Grünflächen: Grünzug am Wäschbach + *Grüne Lunge ausweiten* + *Siedlungskante definieren*
- ● ● ● ○ Landschaftliche Einbettung: Bachtal Wäschbach, Streuobstwiesen, Nähe zu Waldgebieten

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ○ ○ MIV-Haupterschließung: Kloppenheimer Straße  
Wiesbaden-Zentrum: 15 min  
Mainz Zentrum: 30 min  
FRA Flughafen: 25 min  
Frankfurt Zentrum: 40 min
- ● + + ○ ÖPNV (Straße): Buslinien 24, AST 36 + *Direktverbindung*  
Wiesbaden HBF: 25 min
- ● ● ● ○ Fahrrad: über Bierstadt  
Wiesbaden Zentrum: 20 min  
Wiesbaden HBF: 20 min

# Themen- und Ideenkarte Kloppenheim



Themen- und Ideenkarte Kloppenheim, M 1:10.000

## A Ortsmitte stärken

Die Straßenräume der Ortsmitte (Bachstraße, Oberstraße, Stiegelstraße, Vorderstraße) in Kloppenheim sind zurzeit wenig bis nicht verschattet. Baumpflanzungen oder Pergolen können zu einem angenehmen Aufenthalt im Freien beitragen und den öffentlichen Raum aufwerten. Gleiches gilt für Sitzgelegenheiten. Zur Stärkung des ÖPNV sollten die bisher noch nicht beschatteten Wartebereiche von Haltestellen im Ortskern an den Wäschbach, ausgehend von der Ohlenstraße und der Bachstraße, sind zu verbessern.

## B Den Freiraum entlang des Wäschbachs sichern und stärken

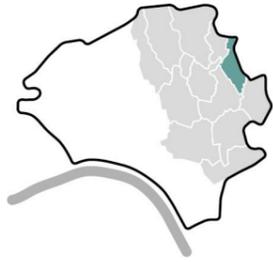
Der zentral gelegene Freiraum entlang des Wäschbachs bildet die grüne Lunge Kloppenheims. Er zieht sich wie ein grünes Band durch den Vorort und endet im Bereich der Ortsmitte. Längs des Freiraums haben sich viele Sport- und Freizeitnutzungen, wie der Spielplatz oder der Sportplatz Kloppenheims, angesiedelt. Die einzelnen Nutzungen sollen durch vernetzte Wegeverbindungen besser an den Ort angeknüpft werden und das vorhandene Angebot durch weitere Nutzungen, wie z.B. eine Boule-Anlage, ergänzt werden. Darüber hinaus bietet der Freiraum durch den vorhandenen Baumbestand und Fuß- und Radwegeverbindungen Möglichkeiten zur Erholung und zum Entspannen. Der Bachlauf des Wäschbachs soll, wenn möglich, auf der Ostseite des Ortskerns an einigen Stellen renaturiert und zugänglich gemacht werden und damit zur Freizeit- und Erholungsfunktion beitragen. Denkbar sind Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser, so kann der Bach an heißen Tagen zur Abkühlung der Bevölkerung beitragen.

## C Ein gut ausgebautes Radwegenetz für Kloppenheim

Zur Stärkung des Langsamverkehrs sollen die Radwege in östlicher Richtung entlang der Bangertstraße als Option geprüft und damit attraktiv gestaltet werden. Gleiches gilt für die Prüfung eines Radweges entlang der Pfortenstraße Richtung Wiesbaden und der Hockenberger Höhe Richtung Auringen und Medenbach. Um das Radwegenetz entlang des Freiraums am Wäschbach zu vervollständigen ist der Ausbau eines Radwegs über die Heßlocher Straße zu untersuchen. Hierdurch kann in Kloppenheim ein gut ausgebautes und vollständiges Radwegenetz entstehen, welches den Vorort besser an die angrenzenden Orte und an das Wiesbadener Zentrum anbindet.

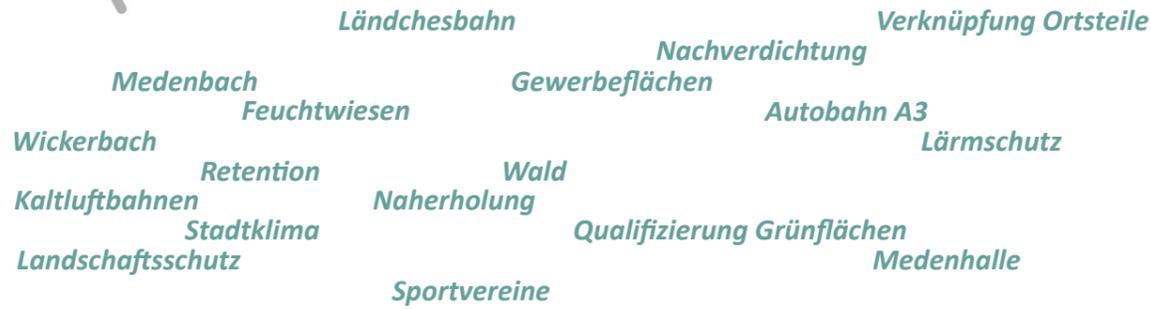
## D Wohnbaupotenziale und Nachverdichtungsmöglichkeiten prüfen

Kloppenheim ist durch die Kloppenheimer Straße hervorragend mit Bierstadt sowie Wiesbaden verbunden, sodass das Zentrum Wiesbadens mit dem MIV innerhalb von 10 Minuten zu erreichen ist. Außerdem gibt es eine direkte Busverbindung nach Wiesbaden. Diese prädestinierte, aber dennoch ländlich geprägte Lage, führt zu einer positiven Bevölkerungsentwicklung und einer erhöhten Nachfrage nach Wohnraum. Daher sind im Süden und Westen Kloppenheims Möglichkeiten für neue Wohnnutzungen zu prüfen, die gleichzeitig eine klare Siedlungskante nach außen ausbilden können. Daneben sind die inneren Potenziale Kloppenheims an den Rändern des Wäschbachs zu nutzen und eine Innenentwicklung vor einer Außenentwicklung zu prüfen. So kann ebenfalls eine klare innere Siedlungskante definiert werden, die auch dem Freiraum Halt gibt.



# MEDENBACH

Qualitätsvolle Landschaftsräume zur Grünen Mitte entwickeln!



## IMPRESSIONEN



Leerstand Schreinerei

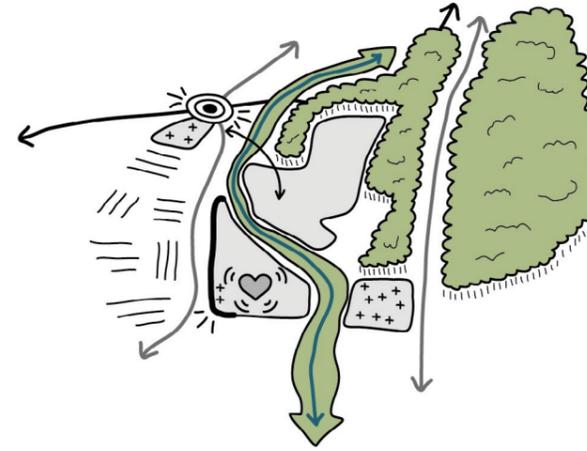


Fehlende Querungsmöglichkeit Bahnsteig



Östlicher Ortsrand Weitzbachstraße

## ZIELBILD



Medenbach wertet sein großes landschaftliches Potenzial auf, indem das direkt durch den Ort verlaufende Bachtal des gleichnamigen Medenbachs umfassend qualifiziert wird. Neue Sport- und Freizeitangebote machen die Auenlandschaft nutzbar, erhöhen die Wohn- und Aufenthaltsqualität und verknüpfen die beiden Siedlungsbereiche. Eine neue, direkte Wegeverbindung zur Haltestelle nach Auringen fördert den Fuß- und Fahrradverkehr und attraktiviert durch die Anbindung an den ÖPNV die Verbindung von und nach Wiesbaden.

## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ○ ○ ○ Einwohnerzahl (Stand 2023): 2.503 Einwohner
- ● ○ ○ ○ Fläche: 4,47 km<sup>2</sup>
- + ○ ○ ○ Versorgungsangebot: keine Nahversorgung + *Lebensmittelgeschäfte*
- ++ ○ ○ Hausärztliche Versorgung: unterversorgt + *Hausarztpraxen*
- ● + ○ ○ Soziale Infrastruktur: Kindergarten + *Betreuungsangebote*
- ● ● + ○ Freizeitangebot: Medenhalle, Sportverein, Grillplatz + *Freizeitangebote am Bachlauf*
- ● ● + ○ Öffentliche Grünflächen: Wasserspielplatz + *Zugänglichkeit Wickerbach*
- ● ● ● ○ Landschaftliche Einbettung: Bachtäler Wickerbach, Medenbach, direkte Nähe zu Waldflächen

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ○ ○ MIV-Haupterschließung: über Igstadt  
*Wiesbaden-Zentrum: 20 min*  
*Mainz Zentrum: 25 min*  
*FRA Flughafen: 20 min*  
*Frankfurt Zentrum: 40 min*
- ● ● ● + ÖPNV (Schiene): Ländchesbahn im 30-min-Takt + *15-min-Takt*  
*Wiesbaden HBF: 20 min*
- ● ● ○ ○ ÖPNV (Straße): Buslinien 21, AST 26, AST 35  
*Wiesbaden HBF: 40 min*
- ● ● ○ ○ Fahrrad: über Kloppenheim und Bierstadt  
*Wiesbaden Zentrum: 35 min*  
*Wiesbaden HBF: 35 min*

## Themen- und Ideenkarte Medenbach



Themen- und Ideenkarte Medenbach, M 1:10.000

**A**

### Ortsmitte stärken

Die beschauliche Ortsmitte Medenbachs mit der evangelischen Kirche als zentraler Punkt soll durch die Installation von Sitzmöglichkeiten und schattenspendende Aufenthaltsbereiche aufgewertet werden. Die Fritz-Erler-Straße ist derzeit durch viele parkende Autos geprägt. Die Aufenthaltsqualität der schmalen Straße könnte, wenn möglich, durch Baumpflanzungen oder andere technische Verschattungsmöglichkeiten, wie Sonnensegel, gesteigert werden. Darüber hinaus sollte der Fokus auf ausreichend breite Gehwege für Fußgängerinnen und Fußgänger gelegt werden, um den Langsamverkehr zu stärken und die Ortsmitte zu beleben.

**B**

### Stärkung und Sicherung von Freiraumqualitäten

Medenbach wird durch das Bachtal des Medenbachs durchzogen und liegt eingebettet in der Auenlandschaft. Diese Stärke der Freiraumkulisse soll als Erholungspotenzial genutzt und weiter ausgebaut werden. An einigen Stellen kann sich die Möglichkeit bieten, den Medenbach zu renaturieren und für die Bevölkerung als Erholungsraum zugänglich zu machen. Gleichzeitig sollten Fuß- und Radwegeverbindungen entlang des Medenbachs gestärkt, in dem sie als beschattete Wege entwickelt werden. Sitzgelegenheiten oder gemeinschaftliches Gärtnern tragen zur Aufwertung bei und können Sport- und Freizeitnutzungen mit dem Gewässerraum des Wickerbachs in Einklang bringen.

**C**

### Etablierung eines Fuß- und Radwegenetzes

Sichere und gut ausgebaute Fuß- und Radwege tragen zur Stärkung des Langsamverkehrs bei und verknüpfen Medenbach mit seinen umgebenden Strukturen. Um dies zu ermöglichen, sollten Querungsmöglichkeiten über die L3028 geschaffen werden, da die Landstraße unter anderem als Barriere zwischen dem Siedlungskörper und dem Friedhof dient. Die vorhandene Unterführung südlich des Friedhofs ist in den Abendstunden und nachts zu beleuchten. Wichtig ist auch ein Radweg von der Ortsmitte ausgehend entlang der Straße in der Hofreite, sodass eine attraktive Radwegeverbindung von Medenbach über Igstadt nach Wiesbaden hergestellt werden kann.

**D**

### Entwicklungspotenziale im Gewerbegebiet prüfen und Aufwertung des öffentlichen Raums

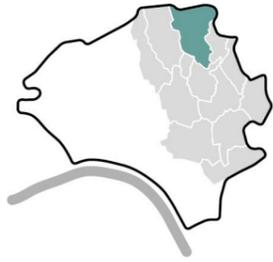
Medenbach profitiert von der Qualifizierung der Haltestelle der Ländchesbahn des benachbarten Auringens. Der perspektivische Ausbau des schienengebundenen ÖPNV und die damit einhergehende höhere Taktung der Ländchesbahn sowie der geplante Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung von Medenbach nach Auringen unterstützen das Potenzial. Weiterhin sind Nachverdichtungs- und Transformationspotenzi-

ale im bestehenden Gewerbegebiet zu prüfen, die die Ansiedlung neuer, zukunftsfähiger Unternehmen fördern können. Außerdem soll der öffentliche Raum des Gewerbegebiets, insbesondere entlang der Straße An den Weiden, aufgewertet werden. Denkbar ist die Integration von grünen Strukturen in den Straßenraum.

**E**

### Lärmschutzmaßnahmen prüfen

Die Lärmbelastung ist in Teilbereichen Medenbachs aufgrund der räumlichen Nähe zur Autobahn A3 relativ hoch. Um die Lärmbelastung spürbar zu reduzieren, sind Möglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen entlang der A3 zu prüfen.



# \*NAUROD

**Neue Angebote gemeinsam gestalten und über die Grenzen hinaus miteinander verknüpfen!**

- Bundesstraße B455
- Ortseingang
- Verkehrsberuhigung
- Topographie
- Aussichtspunkt Kellerskopf
- Wald
- Ortsdurchfahrt
- Naherholung
- International School
- Wickerbach
- Läusbach
- Nahversorgung
- Alterswohnen
- Streuobstwiesen
- Taunus
- Kellerskopfhalle
- Qualifizierung Grünflächen
- Sportvereine
- Wegeverbindung
- Erbsenacker

## IMPRESSIONEN



Neu gestaltete Ortsmitte mit Achteckkirche



Neubau International School

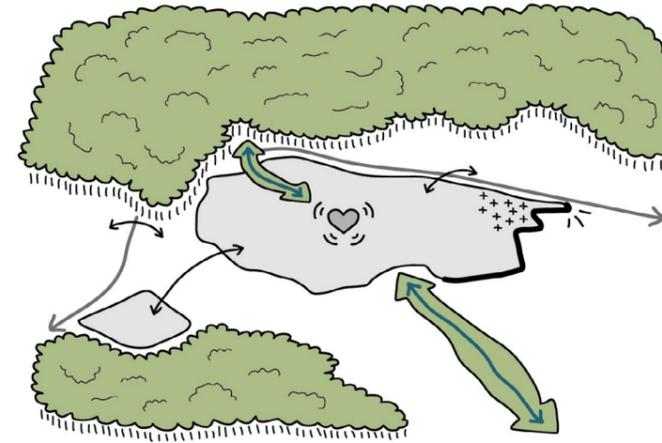


Typische Garagen-Vorzone in der Siedlung Erbsenacker



Weg nach Erbsenacker

## ZIELBILD



Am östlichen Rand Naurods werden in direkter Nachbarschaft zum Bildungscampus größere Wohnbaupotenziale gesehen. Einzelhandel für den täglichen Bedarf und ein Anschluss an die B455 schaffen dafür einen guten Rahmen. Vorhandene Sport- und Freizeitangebote, insbesondere entlang des Wickerbachs, sollen künftig besser untereinander vernetzt und wo nötig ausgebaut werden. Dadurch wird auch die Verbindung zu den umgebenden Freiräumen gestärkt.

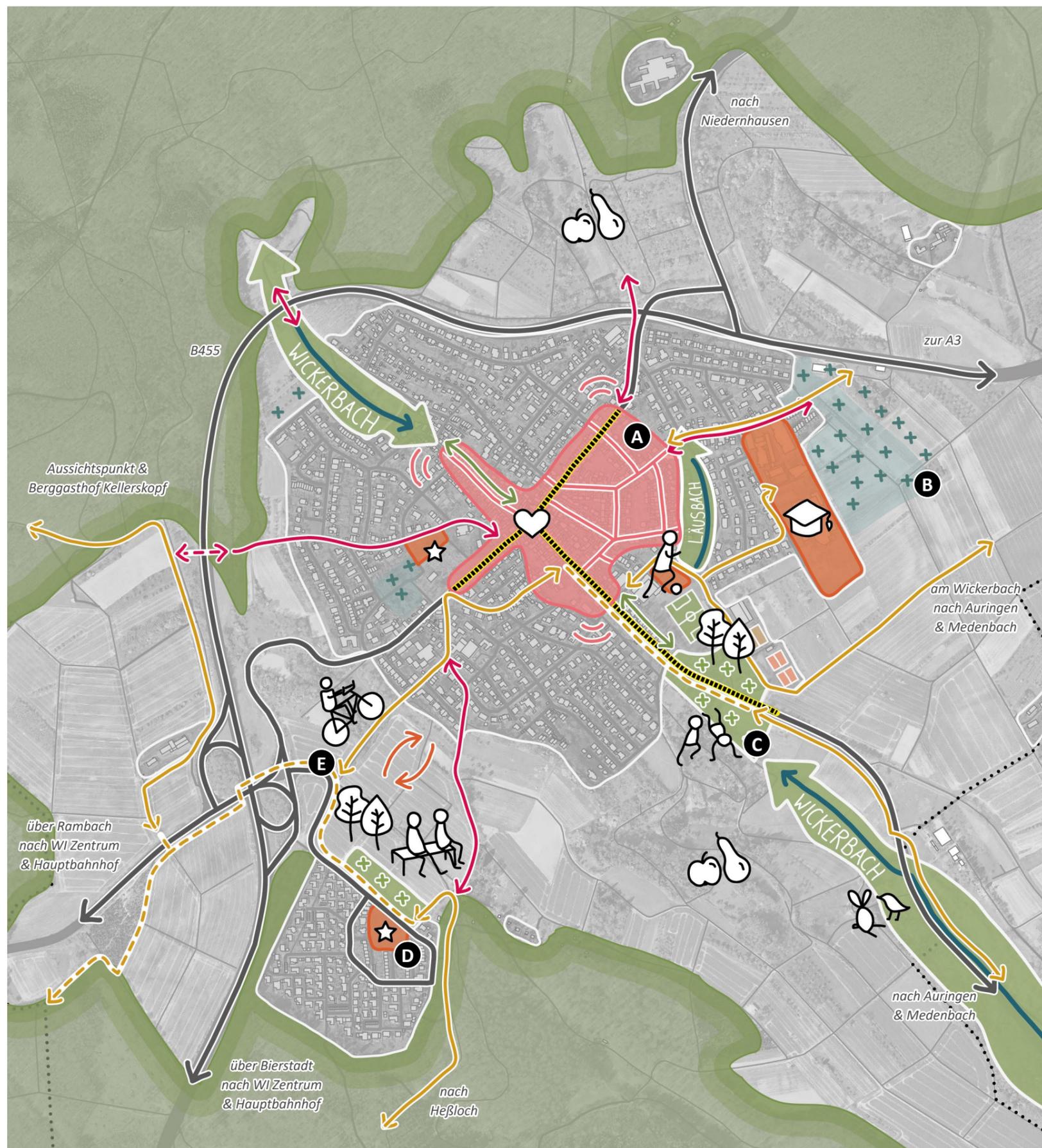
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ● ○ ○ Einwohnerzahl (Stand 2023): 4.400 Einwohner
- ● ● ● ● Fläche: 10,99 km<sup>2</sup>
- ● ● + ○ Versorgungsangebot: Lebensmittelgeschäften + Gastronomie, Supermarkt Ortseinfahrt + Einzelhandel
- ++ ○ ○ Hausärztliche Versorgung: unterversorgt + Hausarztpraxen
- ● ● ● + Soziale Infrastruktur: Kindergarten, Schulzentrum + Seniorenwohnen
- ● ● + ○ Freizeitangebot: Sportanlage, Kellerskopfhalle + Freizeitangebote am Bachlauf
- ● ++ ○ Öffentliche Grünflächen: öff. Räume versiegelt, Wickerbach verdoht + Zugänglichkeit Wickerbach
- ● ● + ○ Landschaftliche Einbettung: Wickerbach, Taunus, Waldflächen + Querungsmöglichkeit B455

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ● ● MIV-Haupterschließung: B 455, Anschluss A3  
Wiesbaden-Zentrum: 15 min  
Mainz Zentrum: 25 min  
FRA Flughafen: 20 min  
Frankfurt Zentrum: 40 min
- ● ● + ○ ÖPNV (Straße): Buslinien 16, 20, 21, 22, AST 20 + Shuttle zur Ländchesbahn  
Wiesbaden HBF: 30 min
- ● + ○ ○ Fahrrad: Radweg entlang Rambach + Qualifizierung Radwege  
Wiesbaden Zentrum: 30 min  
Wiesbaden HBF: 35 min

# Themen- und Ideenkarte Naurod



Themen- und Ideenkarte Naurod, M 1:10.000

## A Ortsmitte stärken

Die Straßenräume der Ortsmitte, insbesondere die Hauptverbindungsachse zur B455, die Straße Kirchhol und die Auringer Straße, sind durch viele parkende Autos und breite Fahrbahnen geprägt. Parkplätze könnten (teil-)entsiegelt und Bäume gepflanzt werden und das Verkehrsaufkommen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung reguliert werden. Dadurch würde die Aufenthaltsqualität im Straßenraum gesteigert, was besonders Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer zugute kommt. Die vorhandenen Geschäfte des täglichen Bedarfs sollten durch weitere Nutzungsangebote in den Erdgeschosszonen belebt werden, wovon der gesamte Ort profitieren könnte.

## B Potenziale für eine Siedlungsentwicklung am Ortsrand prüfen

Die Anbindung an die B455 ermöglicht es, mit dem Auto in nur 15 Minuten im Zentrum von Wiesbaden sein zu können. Mit dem Bus sind es ebenfalls nur rund 30 Minuten. Zukünftig soll es zudem eine neue, direkte Busverbindung an die nächstgelegene Haltestelle der Ländchesbahn in Auringen geben, sodass sich die Fahrzeit nochmals reduziert. Da auch die Versorgung mit Schulen, Kindergarten und Einkaufsmöglichkeiten in Naurod sehr gut ist, wird am östlichen Siedlungsrand im Zuge der Realisierung einer Seniorenwohnanlage auch ein Potenzial für eine weitere bauliche Entwicklung gesehen. Aufgrund sich verändernder Wohnansprüche sind hier vor allem gemeinschaftliche und flexible Wohnformen vorstellbar. Darüber hinaus ist im Umfeld ein Standort für die Freiwillige Feuerwehr Naurod vorzusehen und der Standort der Freiwilligen Feuerwehr Naurod zu prüfen.

## C Ausbau und Vernetzung des Sport- und Freizeitangebots

Die zentralen Freiräume Naurods entlang des Wicker- und Läubachs mit ihren integrierten und umgebenden Sport- und Freizeitnutzungen, wie der Fußballplatz des 1. FC Naurod 1928 e.V. oder der Beachvolleyballplatz, sind in Richtung Süden in auszuweiten und mit neuen Nutzungsangeboten, wie z.B. gemeinschaftliches Gärtnern, zu ergänzen. Die Wegeverbindung zwischen dem Siedlungs- und dem Landschaftsraum entlang der Auringer Straße sind, wo nötig,

aufzuwerten und als neue Radwegeverbindungen zu qualifizieren. Für eine bessere Anbindung der Freiräume nördlich und südlich der Auringer Straße sollten außerdem Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dazu können der Wickerbach sowie der Läubach renaturiert und an einigen Stellen zugänglich gemacht werden und somit als zusätzlicher Aufenthalts- und Freizeitort für die Bewohnerinnen und Bewohner dienen.

## D Aufwertung des öffentlichen Raums in Erbsenacker

Die im Süden Naurods isoliert liegende Siedlung Erbsenacker soll durch neue, aufgewertete Wegeverbindungen besser mit dem Ort verbunden werden. Um die Nachbarschaft innerhalb der Siedlung zu fördern, sind die öffentlichen Räume punktuell aufzuwerten und mit Bäumen zu beschatten. Die vorhandenen Gebäudestrukturen sind auf eine Sanierung und Nachverdichtung hin zu prüfen. Letztlich ist am nordöstlichen Siedlungsrand von Erbsenacker ein vielfältig nutzbarer Freiraum als Treffpunkt, Naherholungsort und Ausflugsziel mit Feldbergblick zu gestalten.

## E Ausbau des Wegenetzes

In Naurod ist neben dem Ausbau der Radwege und der Sicherung der Bestandswege auch die Anknüpfung neuer Siedlungspotenziale im Osten zu gewährleisten. Zudem sind Verbindungen in die angrenzenden Orte Auringen und Medenbach sowie zum Aussichtspunkt und Berggasthof Kellerskopf herzustellen. Darüber hinaus ist die Wegeverbindung vom neuen Feldbergblick an der Siedlung Erbsenacker entlang der Niedernhausener Straße nach Rambach auszubauen.

# Rahmenkonzept Naurod



Rahmenkonzept Naurod

## LEGENDE

### Typologien

durchgrüntes Wohnen

institutionelle Nutzungen Bestand

institutionelle Nutzungen Neuplanung

erweiterter Suchraum für den Feuerwehrstandort

erweiterter Suchraum für Flächenentwicklung

### Grün- und Freiraumstruktur

Grün- und Freiraumqualitäten vernetzen

schützenswerte Gehölzbestände

vielfältige Sport-, Freizeit- und Freiraumangebote schaffen und transformieren

### Verkehr

Transformation des Straßenraums



Visualisierung der Grünzone zwischen dem Seniorenwohnen und der geplanten Siedlungserweiterung

## Rahmenkonzept Naurod - Der Grüne Ortsrand

Aufgrund der hervorragenden Lagequalität Naurods mit der Anbindung an die B455, die an die Autobahn A3 anschließt, sowie der Nahversorgungssituation, wird am östlichen Rand Naurods eine Siedlungserweiterung angestrebt. Verstärkt wird dieses Vorhaben durch bereits bestehende Planungen zum Bau von Seniorenwohnungen, welche direkt östlich an die Frankfurt International School und die Kellerskopf-Realschule angrenzen.

Über die Schulareale hinweg ist eine Grünfläche zwischen dem geplanten Seniorenwohnen und den öffentlichen Einrichtungen angedacht, die den Kern der neuen Erweiterung bilden soll. Sie soll nicht nur Aufenthaltsort für die Bewohnerinnen und Bewohner sein, sondern auch den Kontakt zwischen Jung und Alt stärken und als Begegnungsort dienen. Die bestehenden umliegenden und stark frequentierten öffentlichkeitswirksamen Nutzungen können in einer ersten Bauphase durch neue Nutzungen ergänzt werden. Zu prüfen ist auch ein neuer Standort der Freiwilligen Feuerwehr. Darüber hinaus soll das Quartier in einer zweiten Bauphase neuen Wohnraum in Form von lockeren und durchgrünten Typologien bieten. Denkbar sind auch besondere Wohnformen, wie gemeinschaftliches Wohnen. Die neuen Baufelder werden über die Bremthaler Straße erschlossen.

Neben der baulichen Erweiterung soll auch der grüne Ortsrand erhalten und qualifiziert werden. Dabei soll das Sport- und Freizeitangebot entlang des Wicker- und Läusbachs ausgebaut werden, indem die beste-

henden Sport- und Freizeitnutzungen wie der Beachplatz oder die Tennisplätze besser in die Freiräume integriert und neue gemeinschaftliche Sonderbausteine, wie z.B. Urban Gardening, geschaffen werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Parkplatz an der Kellerskopfhalle bzw. am Sportplatz zukünftig multifunktional nutzbar sein, sodass dort bspw. Veranstaltungen wie Flohmärkte oder Events stattfinden können. Weiterhin ist eine Renaturierung und bessere Zugänglichkeit des Wicker- und Läusbachs zu prüfen, um an heißen Sommertagen eine Abkühlung für die Bevölkerung bieten zu können.

Eine Aufwertung des Umfelds ist ebenso von Bedeutung, das heißt ein Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindungen entlang des grünen Ortsrandes sowie zusätzliche Verbindungen zwischen dem alten Siedlungskern und der neuen Bebauung im Osten. Eine Aufwertung des Straßenraums der Auringer Straße in Verbindung mit besseren Querungsmöglichkeiten ist gleichermaßen geplant, um die Sport- und Freizeitnutzungen im Norden und Süden der Straße besser anzubinden. Insgesamt bildet das Rahmenkonzept mit den beiden Bauphasen eine klare Siedlungskante für Naurod.



# NORDENSTADT

**Nordenstadt fertig bauen und Gemeinschaft fördern!**

- Autobahn A66
- Gewerbe + Grün
- Innenentwicklung
- Lärmschutz
- Wegeverbindungen
- Arrondierung
- Wallauer Spange
- Adressierung
- Neubaugelbiet Im Hainweg
- Wäschbach
- Nachverdichtung
- Nahversorgung
- Landwirtschaft
- soziale Nutzungen
- Hofläden
- Stadteingang
- Zentrumsbegrünung
- Qualifizierung Grünflächen

## IMPRESSIONEN



Neubaugelbiet im Hainweg



Ortsverwaltung

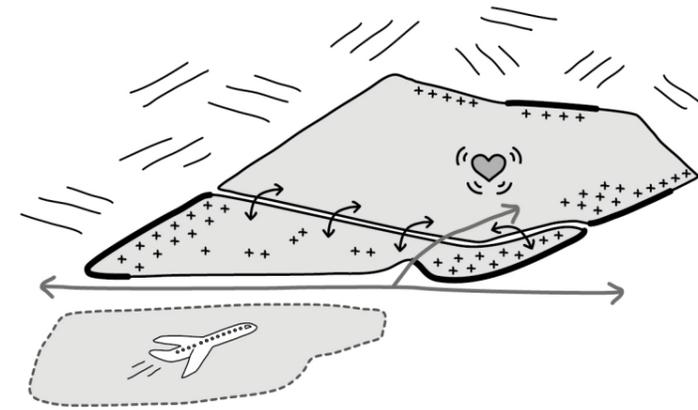


Freifläche östlicher Ortsrand In der Bain



Neubaugelbiet im Hainweg: Am Hainpark

## ZIELBILD



Nordenstadt stärkt seine Ränder und sorgt mit klimatisch verträglichen, grünen Arrondierungen für klare Kanten, während im Gewerbebestand Verdichtungs- und Transformationspotenziale ausgelotet werden. Zudem soll die Verknüpfung von Wohn- und Gewerbegebiet aktiv gefördert werden. Der neue Haltepunkt an der Wallauer Spange kann Impulse für weitere Wohn- und Gewerbeentwicklungen setzen. Unerlässlich scheint eine neue attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur Wallauer Spange. Im alten Ortskern Nordstadts gilt es, die öffentlichen Einrichtungen und Freiräume aufzuwerten.

## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ● ● ○ **Einwohnerzahl (Stand 2023):**  
8.796 Einwohner
- ● ● ○ ○ **Fläche:**  
7,73 km<sup>2</sup>
- ● ● ● ● **Versorgungsangebot:**  
Zentrum mit Lebensmittelgeschäften + Gastronomie, Supermärkte im Gewerbegebiet
- ● ● ○ ○ **Hausärztliche Versorgung:**  
Versorgung gewährleistet
- ● ● ● + **Soziale Infrastruktur:**  
Kindergärten, Grundschule  
+ *Seniorenwohnen*
- ● ● + ○ **Freizeitangebot:**  
Sportanlage, Taunushalle, Heimatmuseum  
+ *Verknüpfung*
- ● ● + ○ **Öffentliche Grünflächen:**  
kleinere Parks  
+ *Qualifizierung*  
+ *Begrünung Ortsmitte*
- ● ○ ○ ○ **Landschaftliche Einbettung:**  
landwirtschaftlich geprägt, Nähe zum Wäschbach

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ● ○ **MIV-Haupterschließung:**  
Stolberger Straße, A66  
*Wiesbaden-Zentrum: 15 min*  
*Mainz Zentrum: 25 min*  
*FRA Flughafen: 15 min*  
*Frankfurt Zentrum: 35 min*
- ● ● ● + **ÖPNV (Straße):**  
Buslinien 15, 37, 43, 46, 48, AST 35, AST 36  
+ *Shuttle zur Wallauer Spange*  
*Wiesbaden HBF: 15 min*
- ● ● + ○ **Fahrrad:**  
Radweg entlang A66 über Erbenheim  
+ *Radverbindung zur Wallauer Spange*  
*Wiesbaden Zentrum: 35 min*  
*Wiesbaden HBF: 30 min*

# Themen- und Ideenkarte Nordenstadt



Themen- und Ideenkarte Nordenstadt, M 1:10.000

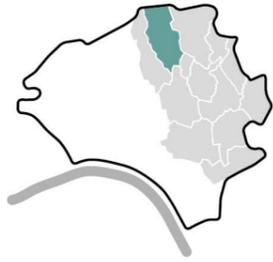
**A Ortsmitte stärken**  
Die vielen kleinen und engen Gassen sind größtenteils nicht verschattet und haben eine geringe Aufenthaltsqualität. Daher ist zu prüfen, inwiefern Bäume gepflanzt oder andere Sonnenschutzelemente für Aufenthaltsbereiche zum Einsatz kommen können. Die Stollberger Straße könnte in ihrer Verbindungsfunktion zwischen Gewerbegebiet und Ortsmitte für den Fuß- und Radverkehr qualifiziert werden. Dies gilt auch für die Hunsrückstraße. Insbesondere im Bushaltestellenbereich könnten Bäume zur Verschattung beitragen. Des Weiteren sind die Freiräume rund um die zentral gelegenen öffentlichen Einrichtungen Nordenstadts - dazu gehören z.B. die Grundschule oder auch die Taunushalle - besser an das Zentrum anzubinden, die Freiräume klimagerecht aufzuwerten und als Begegnungsorte zu gestalten.

**B Gestaltung eines attraktiven Stadteingangs**  
Der Stadteingang im Süden ist momentan durch eine große, unattraktive und asphaltierte Kreuzungssituation geprägt. Im Hinblick auf den Ausbau der Wallauer Spange sind hier sichere und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen, auch Richtung Wiesbaden, zu ermöglichen. Straßenbegleitende Baumreihen am Ortseingang und in der Hunsrückstraße tragen zur Aufwertung des Straßenraums bei und beschatten gleichzeitig die Wege.

**C Übergänge verbessern und Rückseiten vermeiden**  
Die Konrad-Zuse-Straße bildet eine räumliche Zäsur zwischen dem südlich angrenzenden Gewerbegebiet und dem Wohngebiet nördlich davon. Lärmschutzwand und -mauern verstärken diesen Zustand. Die Trennwirkung soll durch bessere Übergänge für Fußgängerinnen und Fußgänger aufgehoben werden. Zurzeit sind bis auf den Zebrastreifen am Kreisverkehr keine Fußgängerübergänge vorhanden. Eine mögliche sichere Querung kann zwischen dem Aldi- und Rewe-Parkplatz implementiert werden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone und attraktive Radwegeverbindungen erhöhen die Sicherheit und steigern die Attraktivität der Straße. Gleichzeitig sind Rückseiten der Gewerbebetriebe und Nahversorger zu vermeiden, um eine einladende Situation zu schaffen und die Trennwirkung zwischen den Nutzungen entgegenzuwirken.

**D Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenziale prüfen**  
Die Lagequalität Nordenstadts an der A66, die den Ort in 15 Minuten mit Wiesbaden verbindet, in 35 Minuten mit dem Zentrum Frankfurts und in 15 Minuten mit dem Flughafen Frankfurt, führt zu einer hohen Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeeinheiten. Der Ausbau der Wallauer Spange als wichtiger Mobilitätsknotenpunkt wird mit hoher Wahrscheinlichkeit die Nachfrage weiter verstärken. So sind im Norden in Richtung Igstadt und im Südosten weitere Wohnbaupotenziale unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes und der Klimafunktion zu prüfen. Zunächst sollten allerdings vorhandene Nachverdichtungspotenziale wie in der Großwohnsiedlung am Hesenring geprüft und realisiert werden. Im Gewerbegebiet sollen vorhandene Entwicklungspotenziale im Bestand geprüft sowie Erweiterungen am westlichen Rand untersucht werden, um die Ansiedlung neuer, zukunftsfähiger Unternehmen zu forcieren. Außerdem soll der öffentliche Raum des Gewerbegebiets aufgewertet werden. Die Straßenräume wie der Otto-von-Guericke-Ring weisen kaum Grünstrukturen auf. Eine weitere Entwicklungsmöglichkeit für Gewerbeeinheiten bieten die Flächen im Osten Nordenstadts, sofern die vorhandenen Kapazitäten ausgeschöpft sein sollten.

**E Anschluss Wallauer Spange**  
Damit Nordenstadt auch von dem neuen Bahnanschluss an der Wallauer Spange profitieren kann, ist eine möglichst direkte und attraktive Fuß- und Radwegeverbindung von zentraler Bedeutung. Dazu bietet sich in östlicher Verlängerung der Geisbergweg an. Alternative Wegeführungen sind allerdings dennoch zu prüfen, denn um die Haltestelle wie vorgeschlagen erreichen zu können, ist eine Querung von Autobahn- und Bahntrasse erforderlich.



# RAMBACH

**Naherholung und Gemeinschaft gemeinsam gedacht!**



## IMPRESSIONEN



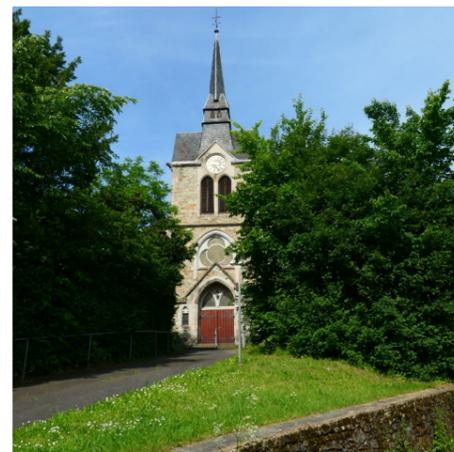
Veranstaltungsfläche Schotterparkplatz Kirche



Höhenradweg am Waldrand

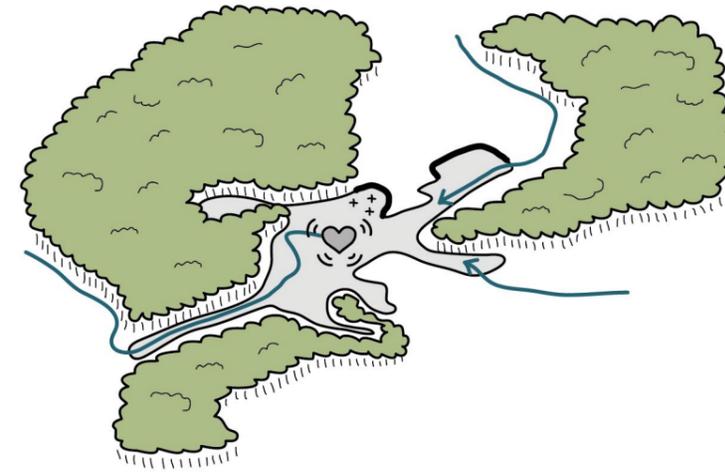


Ortsmitte mit Sitzgelegenheiten und Brunnen



Evangelische Kirche auf Anhöhe

## ZIELBILD



Der Vorort Rambach wird stark von der Topografie der umliegenden Landschaft und seiner Einbettung in großzügige Waldgebiete und Bachtäler geprägt. Die Feuchtwiesen des Rambachs gilt es, als wichtigen Natur- und Landschaftsraum zu sichern und zukünftig durch neue Fuß- und Radwege für die Bewohnerinnen und Bewohner erlebbar zu machen. Gemeinschaftliche Nutzungen sollen im Ortskern weiter gefördert, sowie neue Wohnbaupotenziale im Norden der Ortschaft untersucht werden, um klare Raumkanten an den Ortsrändern zu schaffen.

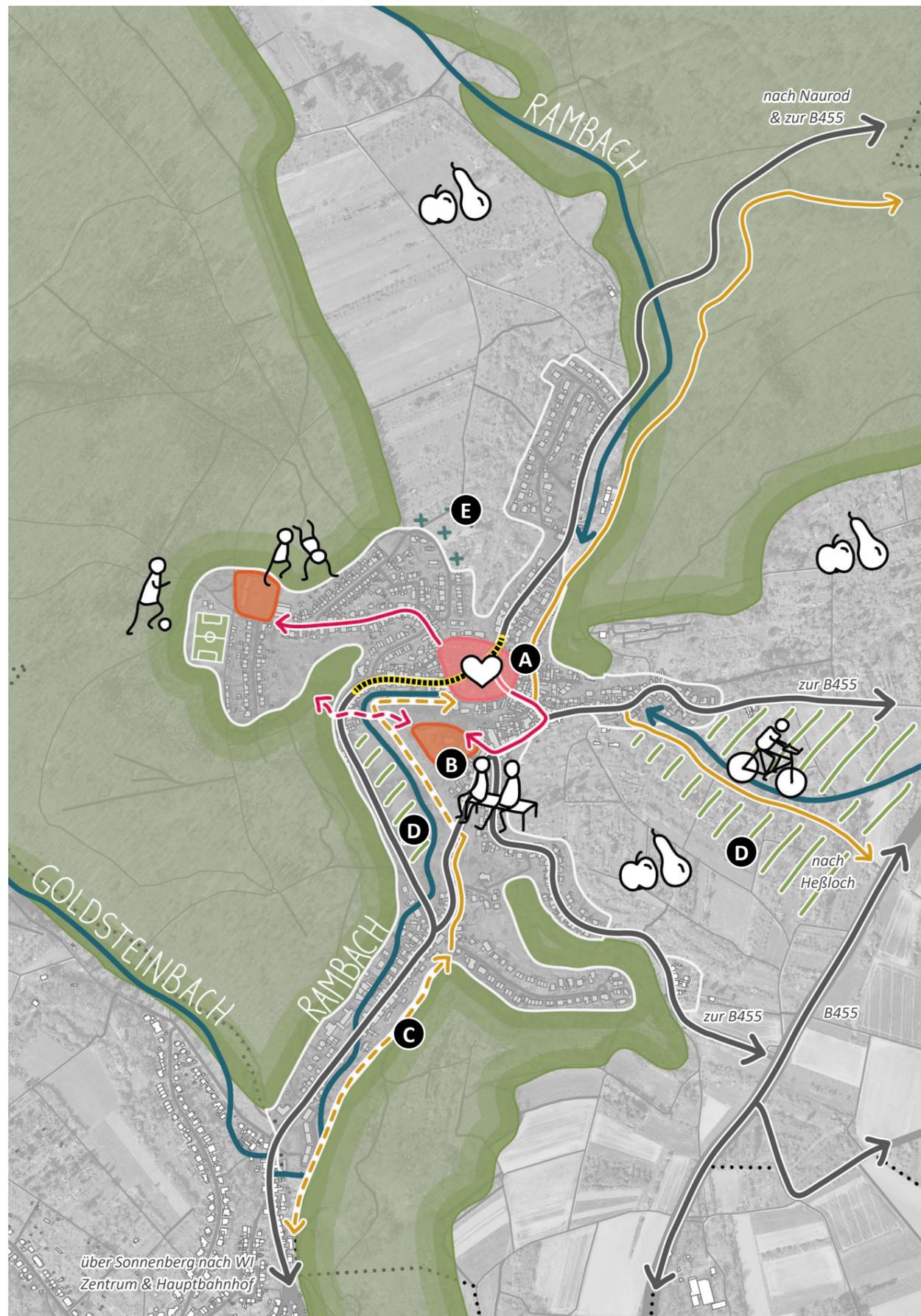
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ○ ○ ○ Einwohnerzahl (Stand 2023): 2.197 Einwohner
- ● ● ○ ○ Fläche: 9,92 km<sup>2</sup>
- + ○ ○ ○ Versorgungsangebot: keine Nahversorgung + **Lebensmittelgeschäfte**
- + + ○ ○ ○ Hausärztliche Versorgung: keine Versorgung + **Hausarztpraxen**
- + ○ ○ ○ Soziale Infrastruktur: keine Betreuungsangebote + **Betreuungsangebote**
- ● + ○ ○ Freizeitangebot: Sportanlage, Mehrzweckhalle + **Verknüpfung**
- + ○ ○ ○ Öffentliche Grünflächen: keine öffentlichen Grünflächen + **Zugänglichkeit Rambach**
- ● ● ● ○ Landschaftliche Einbettung: Bachtal Rambach, direkte Nähe zu Waldgebieten und Streuobstwiesen

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ○ ○ **MIV-Haupterschließung:** Ostpreußenstraße, Anschluss B455  
 Wiesbaden-Zentrum: 15 min  
 Mainz Zentrum: 30 min  
 FRA Flughafen: 25 min  
 Frankfurt Zentrum: 45 min
- ● + ○ ○ **ÖPNV (Straße):** Buslinie 16 + **höhere Taktung**  
 Wiesbaden HBF: 30 min
- ● ● ○ ○ **Fahrrad:** Radweg entlang Rambach  
 Wiesbaden Zentrum: 15 min  
 Wiesbaden HBF: 20 min

# Themen- und Ideenkarte Rambach



Themen- und Ideenkarte Rambach, M 1:10.000

## A Ortsmitte stärken

Die Ortsdurchfahrt der Niedernhausener Straße wirkt wie eine Trennung des Siedlungskörpers. Daher ist die Regulierung des Verkehrsaufkommens durch die Einführung einer Tempo-30-Zone zu empfehlen. Außerdem sind entlang der Niedernhausener Straße keine Radwege vorhanden, die Sicherheit bieten. Zur Stärkung der Ortsmitte sollten vorhandene Bushaltestellen, wie an der Ecke Niedernhausener Straße/ Trompeterstraße, verschattet werden, um den Aufenthalt für Wartende angenehm zu gestalten. Darüber hinaus ist die Ortsmitte durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägt, deshalb sind (Teil-)Entsiegelungen von Parkplätzen in Kombination mit Pflanzbeeten und Baumpflanzungen zur Kühlung und verbesserten Regenwasserversickerung anzuraten.

## E Wohnbaupotenziale im Norden prüfen

Durch die schnelle Anbindung per MIV innerhalb von 15 Minuten nach Wiesbaden und eine geplante höhere Bustaktung nach Wiesbaden kann im Norden des Siedlungskerns am Sonnenhang ein kleines Entwicklungspotenzial für eine Wohnnutzung begründet und geprüft werden.

## B Aufwertung des Kirch- /Festplatzes

Der Kirch- und Festplatz in Rambach ist ein zentraler Ort für Veranstaltungen und Begegnungen. Die Aufenthaltsqualität dieses Raums ist allerdings zu verbessern, da der Platz momentan nicht zum Verweilen einlädt und lediglich durch eine Schotterfläche geprägt ist. Daher sind mobile Sitzgelegenheiten und Verschattungselemente denkbar. So kann das vorhandene Potenzial des Platzes als Erholungsraum mit seinem umgebenden schützenswerten Baumbestand und der Lage oberhalb des Rambachs voll ausgeschöpft werden. Gegebenenfalls könnte ein neuer, gut ausgebauter Weg eine direkte Verbindung zwischen Talsohle und dem Kirch- und Festplatz ermöglichen. Die Realisierbarkeit gilt es allerdings zu prüfen.

## C Aufwertung der Fuß- und Radwege

Zur Vernetzung des Freiraums entlang des Salz- und Rambachs und in Richtung Wiesbaden sowie nach Sonnenberg sollen vorhandene Radwege verschattet und aufgewertet werden, um die Attraktivität des Fuß- und Radfahrens zu steigern und kurze Wege zu ermöglichen. Dafür ist auch ein durchgängiges Radwegenetz essenziell, deshalb sind vorhandene Lücken zu schließen, wie z.B. entlang der Ostpreußenstraße bis zum Ortskern.

## D Kulturlandschaft erhalten und schützen

Mit Blick auf die Freiraumstrukturen sind die Kulturlandschaft im Osten und Nordosten entlang des Rambachs, aber auch die Streuobstbestände in Richtung B455, zu schützen und freizuhalten. Auch im Hinblick auf die Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung erfüllen diese Flächen eine wichtige Funktion als Kaltluftschneisen. Zudem dienen sie der Bevölkerung zur Freizeitgestaltung und Naherholung. Gleiches gilt für die Flächen entlang des Rambachs, unterhalb des Kirch- und Festplatzes, die als Natur- und Retentionsraum freizuhalten und in ihrer Klimafunktion zu sichern sind. Des Weiteren

wird empfohlen die Sport- und Freizeitangebote, wie die Anlagen des TB Rambach, entlang des Waldrandes im Nordwesten für die Freizeitgestaltung aufzuwerten und mit weiteren, ergänzenden Nutzungen anzureichern.



# SONNENBERG

**Sonnenberg nutzt und stärkt seine Vorstadtqualitäten!**

**Wegverbindungen** Bundesstraße B455  
**Aufenthaltsqualität**  
**Verkehrsberuhigung**  
**Zentrumsbegrünung**  
**Vorstadtqualitäten**  
**Verknüpfung Ortsteile**  
**Qualifizierung Radwege**  
**Spiel & Sport**  
**Naherholung**  
**Aukammtal**  
**Stadtlima**  
**Rambach**  
**Landschaftsschutz**  
**Stadtklima**

## IMPRESSIONEN



Hofgartenplatz: Sitzgelegenheiten am Rambach



Fuß- und Radweg entlang des Rambachs

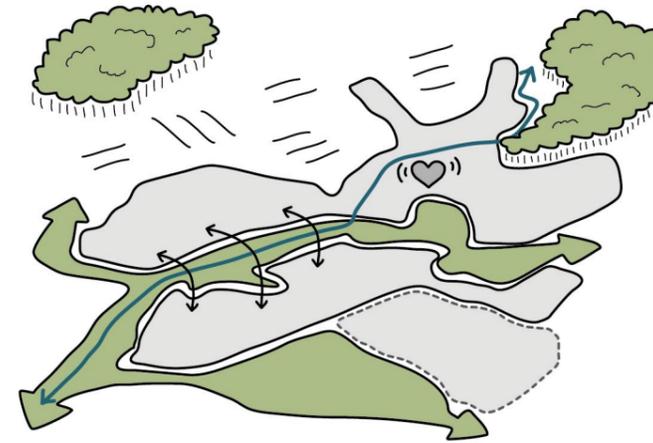


Weg zur Anhöhe der Burg Sonnenberg



Parkplatz des neu gestalteten Hofgartenplatzes

## ZIELBILD



Sonnenberg baut seine Vorstadtqualitäten weiter aus, indem vor allem die Ortsmitte aufgewertet, klimagerecht gestaltet und vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Das Zentrum profitiert von vielfältigen Nahversorgungsangeboten und dem Angebot an sozialer Infrastruktur. Das Bachtal des Rambachs wird durch neue Querungen für den Fuß- und Radverkehr zum zentralen, verknüpfenden Element des Vororts und schafft zudem auch übergeordnet eine räumlich attraktive Verbindung zum Zentrum Wiesbadens.

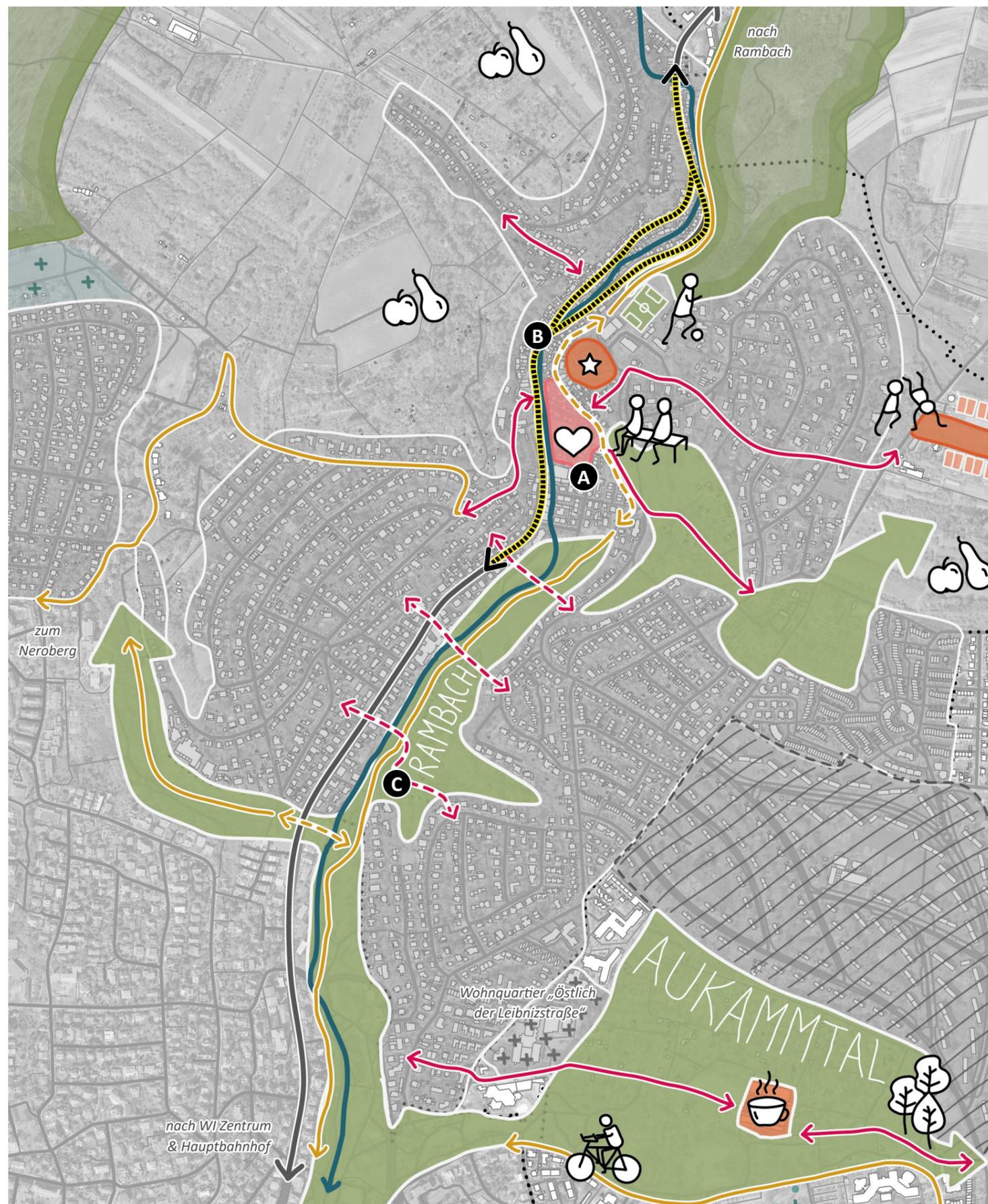
## KENNGRÖSSEN + AUSSTATTUNG

- ● ● ● ○ **Einwohnerzahl (Stand 2023):**  
7.892 Einwohner
- ● ● ● ○ **Fläche:**  
8,34 km<sup>2</sup>
- ● ● ● ○ **Versorgungsangebot:**  
Lebensmittelgeschäfte, Supermärkte, Gastronomie
- ● ● ● ● **Hausärztliche Versorgung:**  
übersorgt
- ● ● ● ● **Soziale Infrastruktur:**  
Grundschule, Kindergarten, Seniorenwohnen
- ● ● ● + **Freizeitangebot:**  
Burg Sonnenberg, Sportanlage, Spielplätze  
*+ Verknüpfung*
- ● ● ● + **Öffentliche Grünflächen:**  
Grünzug am Rambach  
*+ Querungsmöglichkeiten*
- ● ● + ○ **Landschaftliche Einbettung:**  
Bachtal Rambach, Streuobstwiesen, Nähe zu Waldgebieten  
*+ Verknüpfung*

## ERREICHBARKEIT + ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

- ● ● ● ○ **MIV-Haupterschließung:**  
Danziger Straße  
Wiesbaden-Zentrum: 10 min  
Mainz Zentrum: 25 min  
FRA Flughafen: 25 min  
Frankfurt Zentrum: 45 min
- ● ● + ○ **ÖPNV (Straße):**  
Buslinien 2, 16, 18, AST 36  
*+ Direktverbindung zum Hauptbahnhof*  
Wiesbaden HBF: 20 min
- ● ● ● ○ **Fahrrad:**  
Radweg Rambach / Kurpark  
Wiesbaden Zentrum: 10 min  
Wiesbaden HBF: 15 min

# Themen- und Ideenkarte Sonnenberg



Themen- und Ideenkarte Sonnenberg, M 1:10.000

## A Ortsmitte stärken

Im Fokus Sonnenbergs steht die Stärkung der Ortsmitte. Hier steht vor allem der Hofgartenplatz als zentraler Ort im Vordergrund. Derzeit ist dieser großflächig versiegelt und durch die Nutzung als Parkplatz geprägt. Um die Multifunktionalität des Platzes zu gewährleisten, empfehlen sich (Teil-)Entsiegelungen und die Gestaltung mit versickerungsfähigen Materialien, temporäre Verschattungselemente, Sitzgelegenheiten und Pflanzkübel. Somit kann der Platz auch an heißen Tagen als Ort der Begegnung genutzt werden. Auch in den umliegenden Straßen des Hofgartenplatzes bieten sich zur Verschattung Bäume an, die gleichzeitig die Qualität für den Fußverkehr fördern und damit das Zentrum beleben können.

## B Aufwertung des Straßenraums

Die Zentrale Hauptachse Sonnenbergs, die nach Rambach und Richtung Wiesbaden führt, ist durch den MIV-Durchgangsverkehr und viele parkende Autos geprägt. Sinnvoll ist eine Reduzierung der Parkplätze und die Pflanzung von Bäumen, die den Straßenraum beschatten und zeitgleich die Aufenthaltsqualität verbessern und der Ortsdurchfahrt einen neuen Charakter geben. Denkbar ist auch eine neue Verteilung des Straßenraums zugunsten von Fuß- und Radverkehr, die Etablierung neuer Radwege und die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung.

## C Ein durchgängiges Radwegenetz ermöglichen

Die Förderung des Langsamverkehrs geht nur mit einem Ausbau von attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen einher. In Sonnenberg sind die Radwege entlang des Rambachs dahingehend auszubauen. Weiterhin sollte die Radwegeverbindung vom Grünzug des Rambachs entlang der Ortsmitte bis zum Fußballplatz geschlossen werden. Letztlich sind die Wohngebiete um den Grünraum des Rambachs durch neue Wegeverbindungen besser anzubinden.



# Abbildungsverzeichnis

- S. 1 Deckblatt, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 4 Impulsräume WISEK 2030+, Quelle: Stadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt
- S. 5 Aktionsräume WISEK 2030+, Quelle: Stadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt
- S. 7 Prozessgrafik, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 9 Handlungsfelder des FNP-Prozess, Quelle: Urban Catalyst & Studio Sophie Jahnke
- S. 10 Mobilität und Vernetzung, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 12 Freiraum, Landwirtschaft und Klima, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 14 Ortsbilder und Siedlungsraum, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 16 Das Leitbild, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 18 Verwandtschaften Gesamttraum, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 21 Exemplarische Themen- und Ideenkarte sowie Rahmenkonzept, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 22 Foto Bahnhof Auringen nach Umbau, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 22 Foto Neuer Bahnsteig des Bahnhofs Auringen, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 22 Foto Ortskern Alt-Auringen, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 22 Foto Landstraße L3028 am östlichen Siedlungsrand Auringens, Quelle: berchtoldkrass
- S. 24 Themen- und Ideenkarte Auringen, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 26 Rahmenkonzept Auringen, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 27 Visualisierung der Landschaftshaltestelle Auringen, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 28 Foto Ortseingang mit alter Gärtnerei, Quelle: berchtoldkrass
- S. 28 Foto Ortsmitte: Poststraße, Quelle: berchtoldkrass
- S. 28 Foto Wohnquartier „Östlich der Leibnizstraße“, Quelle: berchtoldkrass
- S. 28 Neubaugebiet Bierstadt-Nord: Erschließung, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 30 Themen- und Ideenkarte Bierstadt, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 35 Foto Ortsmitte mit neu gestalteter Platzfläche, Quelle: berchtoldkrass
- S. 32 Foto Leerstand alte Gärtnerei, Quelle: berchtoldkrass
- S. 32 Foto Ortsverwaltung, Quelle: berchtoldkrass
- S. 32 Foto Klängenbach, Quelle: berchtoldkrass
- S. 34 Themen- und Ideenkarte Breckenheim, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 36 Foto Neubaugebiet Lange Seegewann, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 36 Foto Ortsmitte: Rathausplatz, Quelle: berchtoldkrass
- S. 36 Foto Gewerbegebiet Max-Planck-Park, Quelle: berchtoldkrass
- S. 36 Foto Gewerbegebiet Max-Planck-Park: Landschaftsrand, Quelle: berchtoldkrass
- S. 38 Themen- und Ideenkarte Delkenheim, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 40 Foto Ortsmitte: Leerstand Tankstellenareal, Quelle: berchtoldkrass
- S. 40 Foto Wohnen und Gewerbe Erbenheim Süd, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 40 Foto Bahnhofsumfeld und Impressionen des Umbaus, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 40 Foto Ortsmitte: Historisches Rathaus, Quelle: berchtoldkrass
- S. 42 Themen- und Ideenkarte Erbenheim, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 44 Rahmenkonzept Erbenheim, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 44 Visualisierung des neuen Quartiersplatzes in Erbenheim, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 46 Foto Kreuzungssituation Wiesentalstraße/Hirschgartenstraße, Quelle: berchtoldkrass
- S. 46 Foto Neu gestaltete Platzfläche mit Bushaltestelle, Quelle: berchtoldkrass
- S. 46 Foto Potenzialfläche südlicher Ortsrand, Quelle: berchtoldkrass
- S. 48 Themen- und Ideenkarte Heßloch, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 50 Foto Potenzialfläche nördlich Breckenheimer Straße, Quelle: berchtoldkrass
- S. 50 Foto Leerstand ehemaliges Raiffeisengelände, Quelle: berchtoldkrass
- S. 50 Foto Umbau des Bahnhofs Igstadt, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 50 Foto Neuer Zugang zur Haltestelle der Ländchesbahn, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden
- S. 52 Themen- und Ideenkarte Igstadt, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 54 Rahmenplan Igstadt, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 54 Visualisierung der Grünen Mitte Igstadt, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 56 Foto Grünfläche mit Spielplatz am Wäschbach, Quelle: berchtoldkrass
- S. 56 Foto Sportanlagen, Quelle: berchtoldkrass
- S. 56 Foto Potenzialfläche südlicher Ortsrand, Quelle: berchtoldkrass
- S. 58 Themen- und Ideenkarte Kloppenheim, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 60 Foto Leerstand Schreinerei, Quelle: berchtoldkrass
- S. 60 Foto Östlicher Ortsrand Weitzbachstraße, Quelle: berchtoldkrass
- S. 60 Foto Fehlende Querungsmöglichkeit Bahnsteig, Quelle: berchtoldkrass
- S. 62 Themen- und Ideenkarte Medenbach, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 64 Foto Neu gestaltete Ortsmitte mit Achteckkirche, Quelle: berchtoldkrass
- S. 64 Foto Neubau International School, Quelle: berchtoldkrass
- S. 64 Foto Typische Garagen-Vorzone in der Siedlung Erbsenacker, Quelle: berchtoldkrass
- S. 64 Foto Weg nach Erbsenacker, Quelle: berchtoldkrass
- S. 66 Themen- und Ideenkarte Naurod, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 68 Rahmenplan Naurod, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 69 Visualisierung Grünraum zw. Seniorenwohnen & Siedlungserweiterung, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 70 Foto Neubaugebiet im Hainweg, Quelle: berchtoldkrass
- S. 70 Foto Ortsverwaltung, Quelle: berchtoldkrass
- S. 70 Foto Freifläche östlicher Ortsrand in der Bain, Quelle: berchtoldkrass
- S. 70 Foto Neubaugebiet im Hainweg: Am Hainpark, Quelle: berchtoldkrass
- S. 72 Themen- und Ideenkarte Nordenstadt, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 74 Foto Veranstaltungsfläche Schotterparkplatz Kirche, Quelle: berchtoldkrass
- S. 74 Foto Höhenradweg am Waldrand, Quelle: berchtoldkrass
- S. 74 Foto Ortsmitte mit Sitzgelegenheiten und Brunnen, Quelle: berchtoldkrass
- S. 74 Foto Evangelische Kirche auf Anhöhe, Quelle: berchtoldkrass
- S. 76 Themen- und Ideenkarte Rambach, Quelle: Darstellung berchtoldkrass
- S. 78 Foto Hofgartenplatz: Sitzgelegenheiten am Rambach, Quelle: berchtoldkrass
- S. 78 Foto Fuß- und Radweg entlang des Rambachs, Quelle: berchtoldkrass
- S. 78 Foto Weg zur Anhöhe der Burg Sonnenberg, Quelle: berchtoldkrass
- S. 78 Foto Parkplatz des neu gestalteten Hofgartenplatzes, Quelle: berchtoldkrass
- S. 80 Themen- und Ideenkarte Sonnenberg, Quelle: Darstellung berchtoldkrass

