



STADT RODGAU



Rahmenplan Rodgau-West

Vorwort	4
Planungsanlass	6
Planungsraum	8
Wettbewerbsvorgaben	14
Planungsprozess	16
Wettbewerb	18
Rahmenplan 1. Phase	20
Rahmenplan	22
Konzept	22
Übersichtsplan	24
Vielfalt und Qualität	26
Städtebau	29
Nutzung	35
Nachbarschaft und Ressourcen	36
Freiraum	38
Mobilität	44
Erschließung	46
ÖPNV	50
Fuß und Rad	52
Ruhender Verkehr	55
Mobilitätsmanagement	60
Klima	62
Ausblick	64
Impressum	66



Liebe Rodgauerinnen und Rodgauer,

mit dem Beschluss vom 02.11.2020 hat die Stadtverordnetenversammlung unserer Stadt einen weiteren Schritt getan, die äußerst dynamische Entwicklung der RheinMainRegion aktiv mit zu gestalten. Mit der Zustimmung zum städtebaulichen Rahmenplan für das Wohnquartier Rodgau-West ist der Startschuss gegeben, in den kommenden Jahren so dringend benötigten Wohn-, Arbeits- und Lebensraum für künftige Generationen bereitzustellen. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, Menschen die bereits in Rodgau leben, ihren Traum der eigenen vier Wände zu erschwinglichen Preisen zu ermöglichen, aber auch den Menschen die verstärkt in die RheinMainRegion drängen, ein attraktives Angebot zu machen.

Bereits mit der Erstellung des Flächennutzungsplans des Jahres 2000 haben die politisch Verantwortlichen weitsichtig gehandelt, als sie für Rodgau umfangreiche Wohn- und Gewerbegebiete für eine zukünftige Bebauung ausgewiesen haben. Und ich bin der aktuellen Stadtverordnetenversammlung sehr dankbar dafür, dass sie im Jahr 2015 die Weichen dafür gestellt hat, diese Flächenausweisungen auch praktisch umzusetzen.

Nach wie vor ist der Drang in die Metropolregion zu spüren, was sich auch in Rodgau im immer rasanteren Anstieg der Bodenpreise spiegelt. Sie als Menschen dieser Stadt werden mit mir darin übereinstimmen, dass die Lage von Rodgau innerhalb dieser Region eine ganz besondere ist. Umgeben von Wald und landwirtschaftlich genutztem Raum, dabei hervorragend angebunden an das überörtliche und internationale Straßen-, Schienen- und Luftverkehrsnetz, bietet Rodgau nicht zuletzt mit seiner sehr guten sozialen und kulturellen Infrastruktur einen Ort an dem es sich gut leben lässt.

Rodgau ist ein Ort, der mit seinem Angebot als Wohn-, Bildungs-, Arbeits- und Naherholungsstandort allen Generationen, Nationalitäten und Weltanschauungen die Möglichkeit bietet, „von der Wiege bis zur Bahre“ Rodgauer und Rodgauerin zu sein.

Der Drang in die Region und unsere Stadt wird ganz sicherlich anhalten und auch der Druck auf den Rodgauer Wohnungs- und Immobilienmarkt. Das Ziel zur Entwicklung der Wohnbau- und Gewerbeflächen ist Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung zu stellen und so Bodenpreisdämpfend zu wirken. Die bereits fertig gestellten Neubaugebiete in Jügesheim und Hainhausen haben den Anfang gemacht, ein weiteres Gebiet in Jügesheim wird in Kürze an den Start gehen und mit Rodgau-West wird der Höhepunkt der städtebaulichen Entwicklung erreicht sein.

Diese städtebauliche Entwicklung wollen wir nachhaltig vornehmen! Deshalb ist es nur konsequent, wenn Rodgau-West neue Maßstäbe hinsichtlich Städtebau, Mobilität und Energieversorgung setzt. Wir wollen mit Rodgau-West ein lebenswertes, klimaneutrales Quartier der kurzen Wege bauen, das alles bietet was von einem modernen Lebens-, Wohn- und Arbeitsstandort erwartet wird.

Lassen Sie sich also nun das neue Quartier zeigen und erläutern.... Viel Spaß dabei!

A handwritten signature in black ink, reading "Jürgen Hoffmann". The signature is written in a cursive, flowing style.

Ihr Jürgen Hoffmann
Bürgermeister

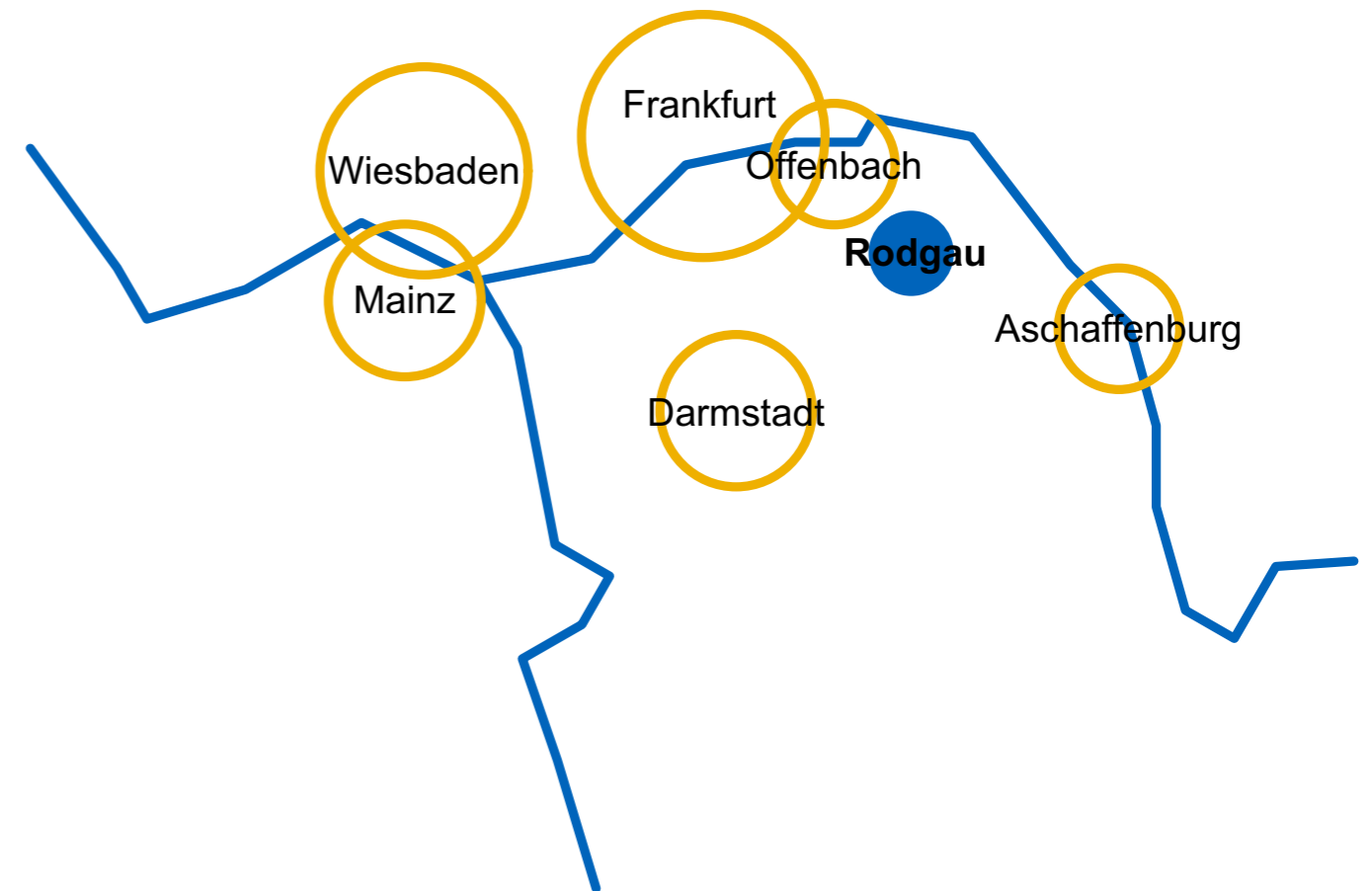
Der Frankfurter Ballungsraum gilt als einer der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte in Deutschland und zeichnet sich insbesondere durch seine exzellente verkehrliche Infrastruktur sowie die Bedeutung der Stadt Frankfurt a. M. als internationale Messe- und Finanzstadt aus. Die positive wirtschaftliche Struktur spiegelt sich auch in wachsenden Bevölkerungszahlen wider. Der Monitoringbericht 2015 des Regionalverbandes belegt, dass die Region Frankfurt aufgrund der anhaltend hohen Zuwanderung stetig wächst. Dementsprechend nimmt der Druck auf dem Wohnungsmarkt trotz zunehmender Bauaktivitäten immer deutlicher zu (vgl. Regionalverband Frankfurt Rhein Main 2015).

Die regionale Gesamtsituation trifft auch auf Rodgau zu. Die kommunalen Bevölkerungsdaten zeigen in den letzten Jahren eine klare Wachstumstendenz. Derzeit hat Rodgau rund 47.850 Einwohner*innen. Dieser Trend scheint sich in Zukunft fortzusetzen.

Rodgau stellt aufgrund der guten Anbindung an Straße und Schiene sowie dem grünen Charakter des Wohnumfeldes einen attraktiven Wohnstandort innerhalb der Region dar.

Die Stadt sieht sich in der Verantwortung, für die Gesamregion einen aktiven Beitrag zur Senkung des derzeit intensiv diskutierten Wohnungsnotstands zu leisten.

Dabei wird eine moderne, qualitätsvolle und nachhaltige Stadtentwicklung, bei der Themen wie generationengerechtes Wohnen, Naherholung, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel im Fokus stehen, zu einem zentralen Anliegen und Handlungserfordernis.





Die zum Kreis Offenbach gehörige Stadt Rodgau liegt in Hessen und ist Teil des Regierungsbezirkes Darmstadt. Sie liegt südöstlich im Ballungsraum von Frankfurt am Main und Offenbach am Main und damit zentral in der Wirtschaftsregion Frankfurt Rhein Main.

Das Mittelzentrum mit seinen circa 45.000 Einwohnern gliedert sich in fünf Stadtteile. Diese erstrecken sich auf ein Stadtgebiet mit einer Fläche von 65 km². Hierbei gliedert sich das Stadtgebiet zu einem Drittel in Waldfläche, zu einem Drittel in landwirtschaftliche Nutz- und Wasserflächen und zu einem weiteren Drittel in Wohn-, Gewerbe- und Verkehrsbebauung.

Die Rodau durchfließt auf 13 km Länge alle Stadtteile der Stadt Rodgau.

Die Stadt Rodgau erhielt im Jahre 1979 das Stadtrecht, nachdem die Gemeinde Rodgau im Jahr 1977 durch die hessische Gebietsreform entstand.

Heute wird die Unternehmensstruktur der Stadt weitestgehend von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt, aber auch größere und weltweit tätige Unternehmen siedelten sich im Stadtgebiet an. Diese haben einen wichtigen Stellenwert für die Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung. Die circa 9.000 Arbeitsplätze in der Stadt verteilen sich auf die verschiedenen Bereiche wie Dienstleistung, Handel, Handwerk und Industrie.

Die Stadt Rodgau verfügt über zahlreiche Freizeitangebote: gut ausgebaute Wanderwege mit Waldfreizeitanlagen und Grillplätzen, Trimm- und Radwanderstrecken, Skateranlage sowie einen Modellflugplatz. Im Süden Rodgaus bietet das Strandbad Rodgau ein umfangreiches Freizeitangebot, inklusive einer Beachvolleyball-Anlage. Außerdem existieren Sport- und Turnhallen, Tennis- und Sportplätze sowie mehrere Pferdesportanlagen.

Neben mehreren Grund- und Gesamtschulen gibt es in Rodgau eine gymnasiale Oberstufe sowie eine Schule für besonderen Förderbedarf. Ergänzt wird das Angebot durch Sprach- und Musikschulen.

Das kulturelle Leben der Stadt wird entscheidend von den knapp 300 Vereinen geprägt. Das Angebot umfasst unter anderem Chor- und Orchesterkonzerte, Lesungen, Theateraufführungen, Tanzturniere, Kunstausstellungen und Workshops. Besonders erwähnenswert sind verschiedene Theater- und Musikprojekte mit überregionaler Beachtung.

Das Planungsgebiet befindet sich im nördlichen Teil der Stadt Rodgau zwischen den Stadtteilen Hainhausen und Jügesheim. Es erstreckt sich über eine Fläche von circa 46 ha und wird begrenzt durch die Südtrasse im Norden, die Bahntrasse S1 / Eisenbahnstraße im Osten, die Rodgau-Ringstraße im Westen und Wohnbauflächen im Süden.

Bei dem Gelände handelt es sich überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen, die im Norden mit einem landwirtschaftlichen Betrieb abschließen. Im südlichen Plangebiet sind vereinzelt Gehölzstreifen bzw. Gehölzgruppen zu finden. Zudem wird die westliche Begrenzung des Plangebiets zur Rodgau-Ringstraße zum Teil von einem dichten Gehölzstreifen begleitet.



Die Geländehöhen variieren zwischen 126 m über N.N. im Südwesten und 123 m über N.N. im Nordosten.

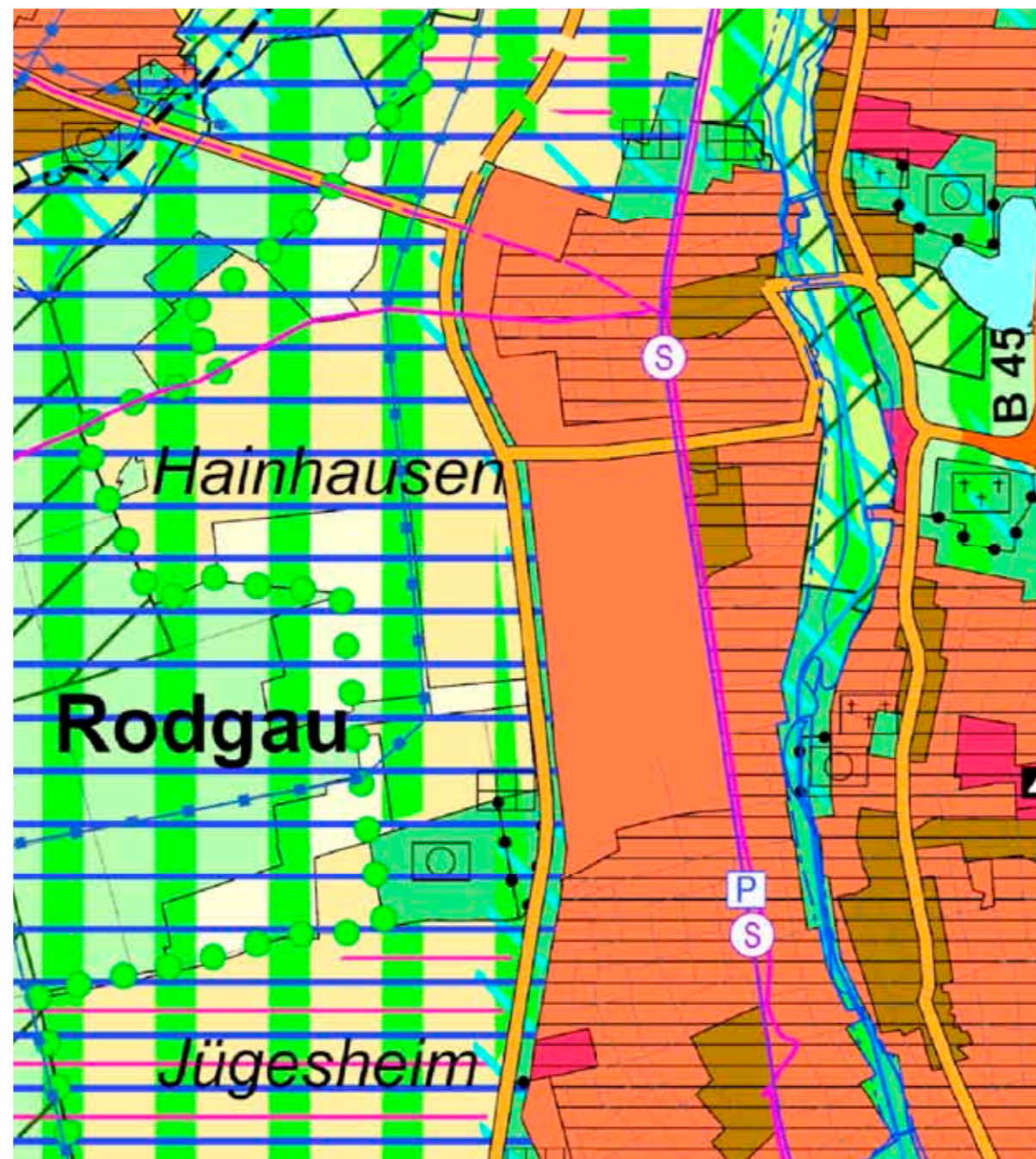
Die östliche Begrenzung des Plangebietes wird durch die Bahntrasse der S-Bahnlinie S1 gebildet, diese verläuft auf einem niedrigen Damm in etwa 1,0 m bis 1,5 m Höhe. Östlich davon erstreckt sich eine durchgrünte Wohnbebauung. Die Wohnbebauung Jügesheim, die sich im Süden anschließt, ist von 1- bis 2-geschossigen Wohnhäusern geprägt.

Das aktuell entwickelte Wohngebiet »Hainhausen West« befindet sich im Norden. Dort entstehen laut Bebauungsplan H17 2- bis 3-geschossige Wohnhäuser in offener Bauweise. Westlich der Rodgau-Ringstraße schließen landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie ein Sportzentrum an.



Landschaftsplan

Der Landschaftsplan für den Bereich der Stadt Rodgau weist das Plangebiet als Siedlungsfläche aus. In Teilbereichen wird eine Fläche, die in besonderem Maß der Erholung dienen soll, dargestellt. Diese durchschneidet das Wettbewerbsgebiet im südlichen Teil von Osten nach Westen. Die unmittelbar im Westen angrenzenden Bereiche sind als Flächen für die Landwirtschaft gekennzeichnet. In circa 200 m Entfernung zum Plangebiet schließt sich ein Wald an, der als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt ist. Die Bereiche östlich der Gleisanlage sowie die Flächen südlich des Plangebietes sind größtenteils als Siedlungsflächen dargestellt.

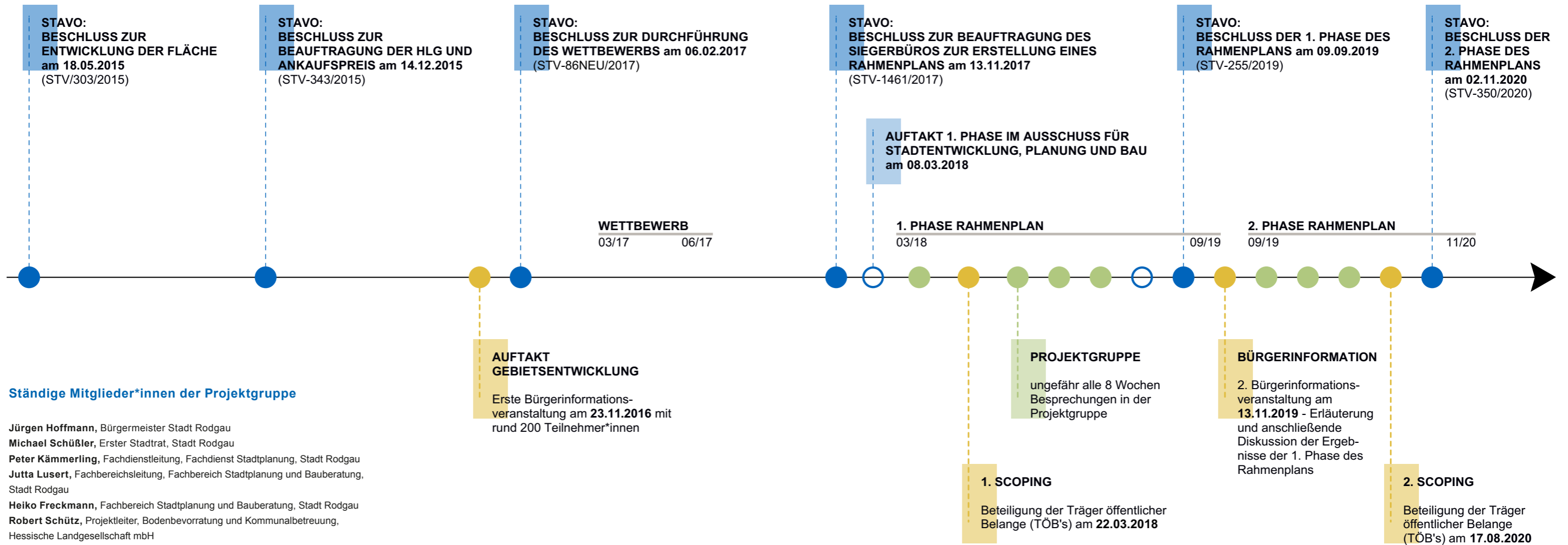


Regionaler Flächennutzungsplan

Im Regionalen Flächennutzungsplan ist das Planungsgebiet gänzlich als Wohnbaufläche dargestellt. Die westlich angrenzenden Flächen sind als Vorranggebiet für die Landwirtschaft, Vorranggebiet regionaler Grünzug sowie Grünfläche Sportanlagen (ohne Hallenbauten) festgesetzt. Der Regionale Flächennutzungsplan schreibt die folgenden Dichtevorgaben im Rahmen der Bauleitplanung, bezogen auf Bruttobauland, für das Plangebiet vor: »Im Einzugsbereich vorhandener oder geplanter S- und U-Bahn-Halte-Punkte 45 bis 60 Wohneinheiten je Hektar. Die unteren Werte dürfen nur ausnahmsweise unterschritten werden.« (Aus: Regionalversammlung Südhessen – Regionalverband FrankfurtRhein-Main, Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Allgemeiner Teil)

A word cloud of competition requirements in white text on a dark blue background. The words vary in size and orientation, representing different criteria for a project. The most prominent words are 'neue Mobilitätskonzepte', 'Wirtschaftlichkeit', 'Rad- und Fußwege', 'barrierefrei', 'klimaneutral', 'Anbindung', and 'Infrastruktur'. Other words include 'Versickerungsanlagen im Freiraum', 'Plus-Energie-Siedlung', 'natürliche Ressourcen', 'Ventilationsbahnen', 'qualitätvoll', 'Bus-Haltepunkte in zentraler Lage', 'Querung der S-Bahn', 'Versickerung', 'Gestaltung', 'ausgewogene Mischung', 'Minimierung von Strömungsbarrieren', 'Identität', 'lebendig', 'vielfältig', 'leichte Orientierung', '30% bezahlbarer Wohnraum', 'unterschiedliche Nutzergruppen', 'lebenswert', 'Biotopwertausgleich min. 50% im Plangebiet', 'individuell', and 'wohnungsnahe Naherholungsstrukturen'.

neue Mobilitätskonzepte
Wirtschaftlichkeit
Anbindung
Infrastruktur
barrierefrei
Rad- und Fußwege
klimaneutral
lebendig
vielfältig
lebenswert
wohnungsnahe Naherholungsstrukturen
Wirtschaftlichkeit
ausgewogene Mischung
ausgewogene Mischung
Minimierung von Strömungsbarrieren
Identität
lebendig
leichte Orientierung
30% bezahlbarer Wohnraum
unterschiedliche Nutzergruppen
individuell
Biotopwertausgleich min. 50% im Plangebiet
Versickerungsanlagen im Freiraum
Plus-Energie-Siedlung
natürliche Ressourcen
Ventilationsbahnen
qualitätvoll
Bus-Haltepunkte in zentraler Lage
Querung der S-Bahn
Versickerung
Gestaltung
Wirtschaftlichkeit
Gehölzbestand erhalten
Schallschutz



Ständige Mitglieder*innen der Projektgruppe

- Jürgen Hoffmann, Bürgermeister Stadt Rodgau
- Michael Schübler, Erster Stadtrat, Stadt Rodgau
- Peter Kämmerling, Fachdienstleitung, Fachdienst Stadtplanung, Stadt Rodgau
- Jutta Lusert, Fachbereichsleitung, Fachbereich Stadtplanung und Bauberatung, Stadt Rodgau
- Heiko Freckmann, Fachbereich Stadtplanung und Bauberatung, Stadt Rodgau
- Robert Schütz, Projektleiter, Bodenbevorratung und Kommunalbetreuung, Hessische Landesgesellschaft mbH
- Dieter Merget, Projektsteuerung, DF-P
- Markus Ebel-Waldmann, Sprecher Betriebsleitung, Stadtwerke Rodgau Energie GmbH
- Katharina Rauh, Stadtplanerin, Büro prosa Architektur + Stadtplanung, Darmstadt
- Katalin Saary, Verkehrsplanerin, Büro Mobilitätslösung, Darmstadt
- beratend: Prof. Harmut Welters Architekt und Stadtplaner, Büro Post - Welters, Dortmund

STÄDTEBAULICHER WETTBEWERB „GEBIETSENTWICKLUNG RODGAU-WEST“

Der Realisierungswettbewerb wurde nach den »Richtlinien für Planungswettbewerbe« RPW 2013 von der Stadt Rodgau in enger Kooperation mit der Hessischen Landgesellschaft ausgelobt. 11 Büros reichten ihre Arbeiten bis zum 9. Mai 2017 ein. Ziel des Wettbewerbes war es, für Bauherren und Nutzer eine optimale und wirtschaftliche Lösung der Planungsaufgabe zu erreichen, die am besten durch den Vergleich unterschiedlicher Alternativen möglich ist. Wichtige Anforderungen, die bei einem fairen Wettbewerb erfüllt werden müssen, waren unter anderem die anonyme Beurteilung aller Wettbewerbsbeiträge und die Bewertung der Arbeiten durch ein unabhängiges Preisgericht.

Nach einer Vorprüfung der anonym vorliegenden Arbeiten durch das Büro post welters + partner mbB aus Dortmund, tagte am 7. Juni 2017 das unabhängige Preisgericht unter Vorsitz von Frau Prof. Christa Reicher. Der Entwurf von prosa Architektur + Stadtplanung / Quasten Rauh PartGmbH, Darmstadt, in Zusammenarbeit mit Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden, überzeugte nicht zuletzt wegen seiner vier streifenartig angelegten Bebauungsfelder, begleitet durch großzügig dimensionierte Grünstreifen, welche auch als Frischluftschneisen fungieren.

Der Ansatz der Arbeit, gemischte Wohnungsbaufelder mit unterschiedlichen Haustypologien anzulegen, überzeugte sehr.

So entstehen vielfältige Wohn- und Lebensatmosphären, die für eine sich demographisch verändernde Gesellschaft einen zukunftsweisenden Rahmen darstellen. Gut dimensionierte Gemeinschaftsfreiflächen, die jedem Teilraum zugeordnet sind, bieten sich für verschiedene kollektive Nutzungen an. Die Schleifenerschließung nimmt die wesentlichen quartiersbezogenen Durchfahrtsverkehre auf. Positiv wird die Herausarbeitung einer mitten im Quartier liegenden Platzsituation gesehen. Besonders hervorzuheben ist das anvisierte ressourcenschonende Mobilitätskonzept, das ausreichend Car-Sharing Plätze dezentral zuweist, einen ausgeglichenen Stellplatzschlüssel definiert und ein bewusst nicht hierarchisiertes Radwegesystem konzipiert. Das Konzept, mit passiven Lärmschutzmaßnahmen im Westen und Osten des Plangebietes auf den Straßen und Bahnlärm zu reagieren, wird begrüßt. Insgesamt entsteht mit dem Entwurf aber ein vielfältiges neues Quartier mit klarer Adressbildung, gemischten Wohnatmosphären und einer deutlichen Mitte.

Fachpreisrichter*innen

Heiko Freckmann, Stadtplaner, Fachbereich Stadtplanung und Bauberatung, Stadt Rodgau

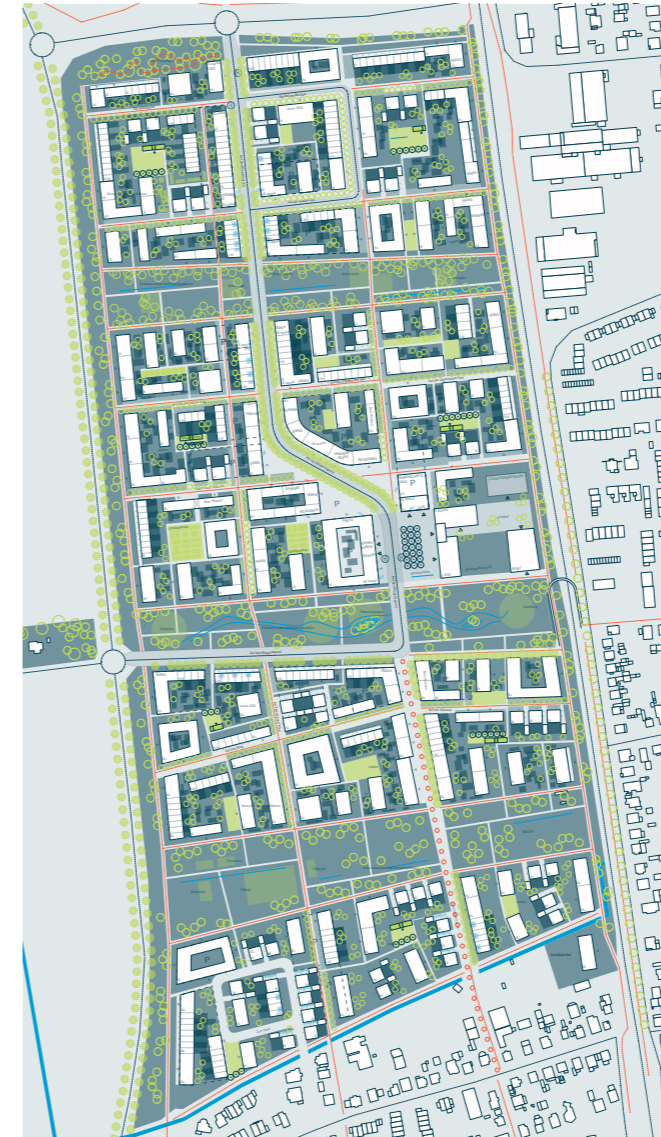
Hiltrud Maria Lintel, Landschaftsarchitektin, Düsseldorf

Jutta Lusert, Stadtplanerin, Fachbereichsleitung, Fachbereich Stadtplanung und Bauberatung, Stadt Rodgau

Prof. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, Aachen (Juryvorsitzende)

Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Dortmund

Prof. Rolf Egon Westerheide, Architekt und Stadtplaner, Aachen



Stellvertretende Mitglieder

Ulf Begher, Architekt und Stadtplaner SRL, Bauassessor, Darmstadt

Peter Kämmerling, Landschaftsarchitekt, Fachdienstleitung, Fachdienst Stadtplanung, Stadt Rodgau

Sibylle Waechter, Architektin, Darmstadt

Berater*innen (ohne Stimmrecht)

Horst Böhm, Fraktion ZmB

Marlies Dassinger, Fraktion AFD

Joachim Kothe, Projektleiter, Bodenbevorratung und Kommunalbetreuung, Hessische Landgesellschaft mbH, Kassel

Werner Kremeier, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

Edwin Mayer, Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH

Dieter Merget, DF-P, Projektsteuerung, Taurusstein

Sascha Pokojewski, Fraktion SPD

Hassan Raja, Vorsitzender des Kinder- und Jugendparlaments, Stadt Rodgau

Robert Schütz, Bodenbevorratung und Kommunalbetreuung, Hessische Landgesellschaft mbH, Kassel

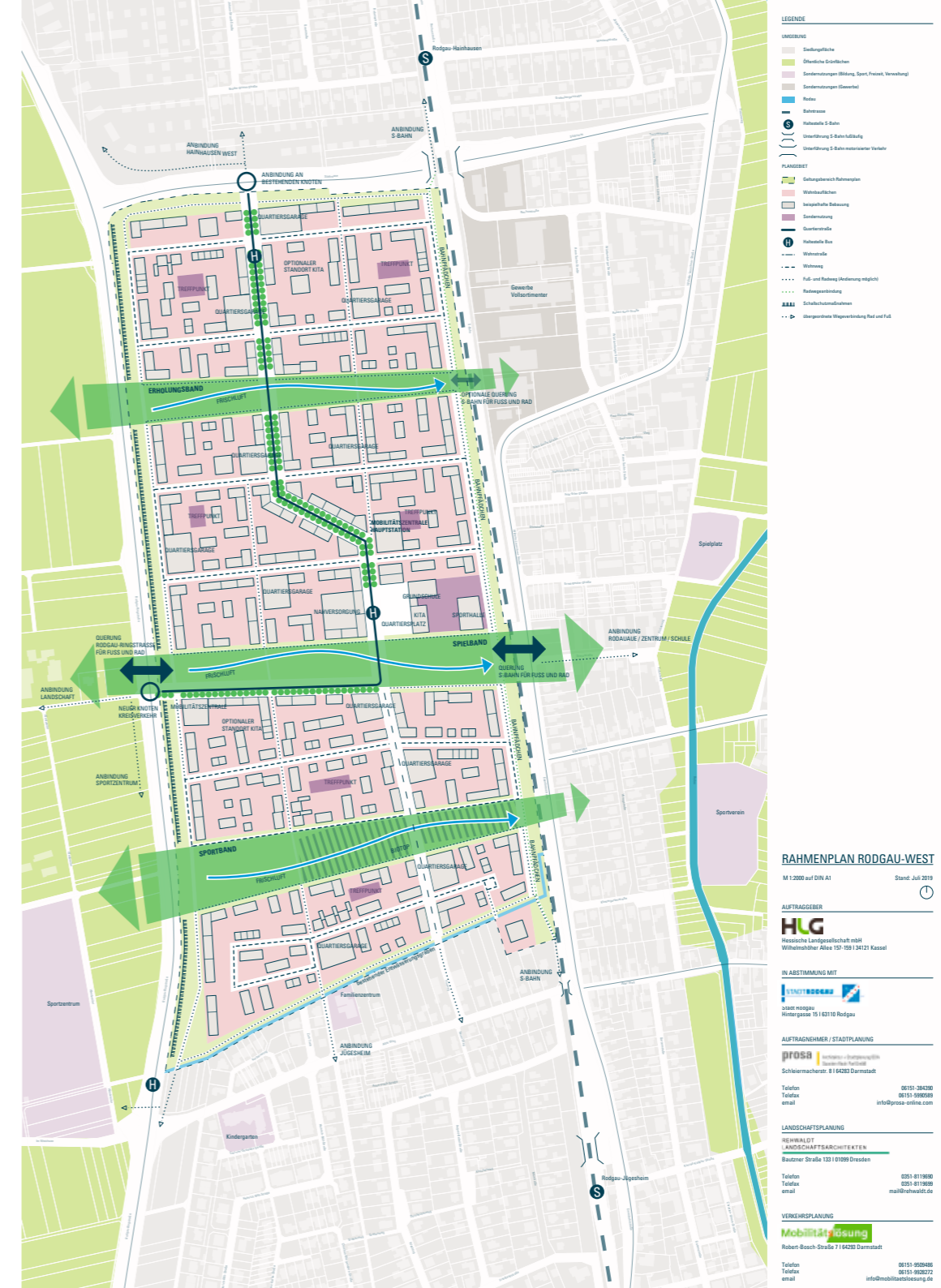
Anette Schweikart-Paul, Fraktion CDU - bis 13.00 Uhr

Martina Sertic, Fraktion FDP

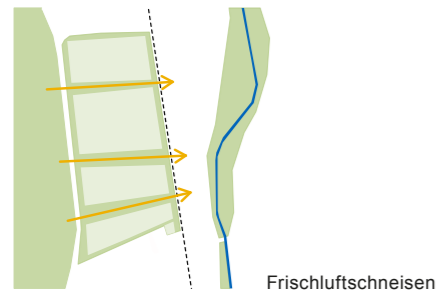
RAHMENPLAN 1. PHASE



Der Rahmenplan legt die Bedingungen und Ziele für die Entwicklung des Wohnbaugebiets fest. Im Austausch mit Verwaltung, Träger*innen öffentlicher Belange und Bürger*innen wurden verschiedenste Maßnahmen und Vorgaben entwickelt, welche als Empfehlungen für die Bauleitplanung dienen. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung vom 09.09.2019 die Zustimmung für die 1. Phase des Rahmenplans Rodgau-West erteilt.



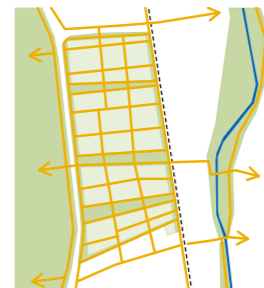
KONZEPT



Frischlufschneisen

Frischlufschneisen und Freiraumnutzung in grünen Bändern

Die grünen Schneisen sind die prägenden Elemente des Freiraumkonzepts innerhalb des neuen Stadtquartiers. Sie dienen der Frischluftzufuhr aber auch dem Regenwasserrückhalt, der Erholung, Sport und Freizeit. Orte der Ruhe und Erholung finden sich im nördlichen Freiraumband. Vielfältige, generationenübergreifende Spielmöglichkeiten sind im mittleren Freiraumband angeordnet und Angebote für sportliche Aktivitäten finden sich im südlichen Freiraumband.



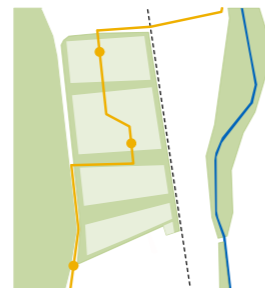
Fuß und Rad

Nutzungsmischung und Typologiemix

Die Nutzung im Quartier ist vor allem durch Wohnen charakterisiert. Es findet sich aber auch Infrastruktur sozialer und gewerblicher Art. Eine Heterogenität des Quartiers ist gewünscht – die Mischung von Wohntypologien und damit von Nutzer*innengruppen ist ein essentieller Baustein, um das Gebiet langfristig stabil und gesund weiter wachsen zu lassen.

Erschließung Fuß und Rad und ÖPNV und MIV

In Rodgau-West hat der nicht-motorisierte Fuß- und Radverkehr Vorrang. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege ist das Fuß- und Radwegenetz besonders attraktiv und engmaschig. In dieses Netz eingebunden sind alle öffentlichen und privaten sozialen, gesundheitlichen und sonstige Infrastruktureinrichtungen, die ÖPNV-Haltestellen sowie die Mobilitätsstationen und die Quartiersgaragen.



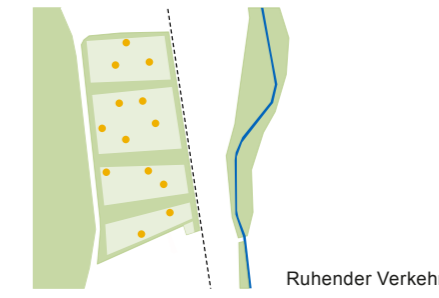
ÖPNV



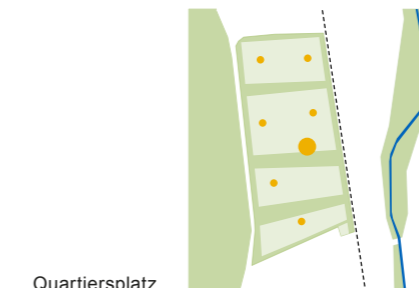
MIV

Ruhender Verkehr und Mobilitätsmanagement

Die angestrebte Gleichberechtigung der Verkehrsträger ÖPNV und MIV wird insbesondere dann erreicht, wenn der Weg zur Haltestelle nicht weiter ist als der Weg zum Parkplatz. Der ruhende Verkehr soll daher in dezentral angeordneten Quartiersgaragen untergebracht werden. Die Bündelung und Stapelung des Parkraums ist kostengünstig und flächeneffizient. Langfristig bietet sie zudem die Möglichkeit, auf zukünftige Mobilitätsbedarfe flexibel reagieren zu können (Rückbau).



Ruhender Verkehr



Quartiersplatz

Quartiersplatz und Nachbarschaftsfreiraum






Im Zentrum des Planungsgebiets liegt der attraktive Quartiersplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten für alle Generationen. Angelagert finden sich Kindergarten, Grundschule und Nahversorgung. Innerhalb einiger Nachbarschaften entstehen Freiräume für gemeinschaftliche Aktivitäten.

Energie und Klima













Zum neuen Quartier wird die Entwicklung eines tragfähigen und funktionierenden Modells unter umweltökonomischen Gesichtspunkten erarbeitet, das in der Gesamtbilanzierung CO₂-Emissionen nahe Null anstrebt. Anfallendes Regenwasser wird gesammelt und im Quartier genutzt.

ÜBERSICHTSPLAN

UMGEBUNG

-  Siedlungsfläche
-  Öffentliche Grünflächen
-  Sondernutzungen (Bestand)
-  Sondernutzungen (Bestand)
-  Rodau
-  Bahntrasse
-  Haltestelle S-Bahn
-  Unterführung S-Bahn fußläufig
-  Unterführung S-Bahn motorisierter Verkehr

PLANGEBIET

-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wohnbauflächen
-  beispielhafte Bebauung
-  Sondernutzung
-  Quartierstraße
-  Haltestelle Bus
-  Wohnstraße
-  Wohnweg
-  Fuß- und Radweg (Andienung möglich)
-  Radwegeanbindung
-  Schallschutzmaßnahmen
-  übergeordnete Wegeverbindung Rad und Fuß



hochwertig
zukunftsorientiert
qualitätsvoll
vielfältig
individuell
innovativ
bezahlbar
lebendig

vielfältiges und lebendiges Quartier entwickeln

- Lebensort und alltagstaugliche Wohnumgebung für eine ausgewogene Mischung verschiedener Bevölkerungsgruppen
- differenziertes Angebot an unterschiedlichen, zeitgemäßen Wohnformen unter Berücksichtigung des demographischen Wandels
- Schaffung eines Stadtteilplatzes als zentraler Treffpunkt
- lebendige Quartiersmitte (Nahversorger, Grundschule, KiTa, Dienstleistung)
- kompakte, flächensparende, energiesparende Baustrukturen
- individuelle Nachbarschaften mit eigenständigen Charakteren
- mind. 30% als bezahlbarer Wohnraum in Mehrfamilienhäusern im Geschosswohnungsbau
- möglichst vielfältige Parzellierung und breite Streuung der Eigentumsverhältnisse
- Barrierefreiheit im Geschosswohnungsbau gem. § 54 (1) HBO 2018, vollständige Barrierefreiheit der Zugänge zum Gebäude sowie im öffentlichen Raum
- gute Orientierbarkeit
- attraktives Angebot an sozialer Infrastruktur in den Nachbarschaften ermöglichen
- durchschnittlich 50 WE/ha (Verdichtung in zentralem Abschnitt (max. 60WE/ha))
- 3,5 Geschosse als Zielvorstellung, anteilig bis zu 4,5 Geschosse zulässig

Qualitätvolle Umsetzung sicherstellen

- klare Imagebildung - innovativ, zukunftsorientiert und hochwertig
- hohe Standards bei baulicher Umsetzung (z.B. Energieeffizienz und Ressourcenschutz)
- Anpassbarkeit und Veränderbarkeit innerhalb eines robusten und flexiblen Gesamtkonzeptes
- räumlich möglichst konzentrierte Entwicklung im ersten Bauabschnitt (z.B. Vermeidung Torsobildung + Reduzierung Baulärm)
- Sicherstellen der Fertigstellung von öffentlicher und sozialer Infrastruktur mit Einzug der Bewohner (z.B. Schule, KiTa) im zeitlichen Kontext
- Sammelmüllanlagen in Unterflursystemen (z.B. Glas, Papier)
- Nutzung der Dächer für solare Energiegewinnung oder Ausbildung von Gründächern zur Regenrückhaltung
- Durchführung von Realisierungswettbewerben für öffentliche Bauten und bedeutsame Freiräume
- Etablierung von Qualitätssicherungsprozessen (z.B. Gestaltungshandbuch, Beratergremium)
- Initiierung von Best-Practice-Projekten (z.B. energiesparende Straßenbeleuchtung mit Ladestation, Schule und KiTa mit Mehrfachnutzung)



Vielfältig und lebendig

Rodgau-West wird ein Quartier mit einer durchmischten Bauungsstruktur und unterschiedlichsten Wohnformen. Um dies zu erreichen, wird eine möglichst vielfältige Parzellierung sowie eine breite Streuung der Eigentumsverhältnisse angestrebt. Uniformität soll vermieden werden.

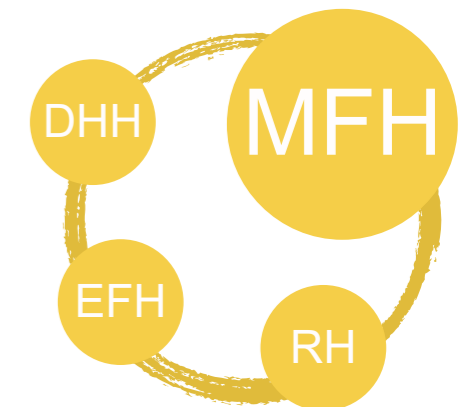
Mehrheitlich zeichnet sich das Quartier durch eine lockere, kleinteilige Bebauung in offener Bauweise aus, dadurch wird es stark durchgrünt. Kompakte und flächensparende Baustrukturen sparen zudem Energie und schaffen Raum für Natur, Erholung und Spiel.

Entlang der Emissionsquellen (Rodgau-Ringstraße und S-Bahn) entsteht eine Bebauung in mehrheitlich geschlossener Bauweise. Zu den Frischluftschneisen öffnet sich die Bebauung und verknüpft private Freibereiche und öffentliche Grünflächen.

Unterschiedliche und zeitgemäße Wohnformen

Verschiedene Typologien und Wohnformen finden sich über das gesamte Quartier verteilt. Unter Berücksichtigung des demographischen Wandels bietet Rodgau-West eine alltags-taugliche Wohnumgebung für eine ausgewogene Mischung verschiedener Bevölkerungsgruppen. Der Fokus liegt dabei auf Mehrfamilienhäusern.

Unterschiedliche Dachformen und -nutzungen beleben den Stadtteil. Flache und geneigte Dächer werden entweder begrünt und zum Regenrückhalt genutzt oder produzieren über Solaranlagen Strom. Auch eine Kombination ist möglich.





Planausschnitt A



Planausschnitt B

Die Nachbarschaft

Kleinteilige überschaubare Nachbarschaften bilden den direkten städtischen Lebensraum für die Anwohner*innen. Unterschiedliche Wohn- und Lebensmodelle gruppieren sich um attraktive Freiräume.

Die Erschließung der Gebäude erfolgt immer über die umliegenden Wege und Straßen. In Mehrfamilienhäusern ermöglichen durchgesteckte Treppenhäuserkerne den Zugang zu den rückwärtigen gemeinschaftlichen Freibereichen. Sind ausschließlich private Gärten vorgesehen, kann auf ein durchgestecktes Treppenhaus (soweit nicht für den baulichen Brandschutz notwendig) verzichtet werden.





Wohnweg im zentralen Bereich



Wohnweg im südlichen Bereich

Eigenständiger Charakter

Über das gesamte Areal wird eine Dichte von circa 50 Wohneinheiten / Hektar Bruttobauland angestrebt. Der zentrale Bereich mit einer Dichte von durchschnittlich 60 Wohneinheiten / Hektar Bruttobauland erhält einen etwas urbaneren Charakter, während in den südlichen und nördlichen Quartieren der Zielwert mit circa 45 Wohneinheiten / Hektar etwas unterschritten wird, um sich harmonisch in die angrenzenden Nachbarschaften zu integrieren.

Auch die Geschossigkeit differenziert im Gebiet. Zielvorstellung über das gesamte Areal bilden 3,5 Geschosse. Anteilig sind bis zu 4,5 Geschosse geplant. Insgesamt werden in Rodgau-West circa 2.100 Wohnungen für circa 4.600 Einwohner*innen errichtet.



Quartiersplatz

NUTZUNG

Imagebildung - innovativ, zukunftsorientiert und hochwertig

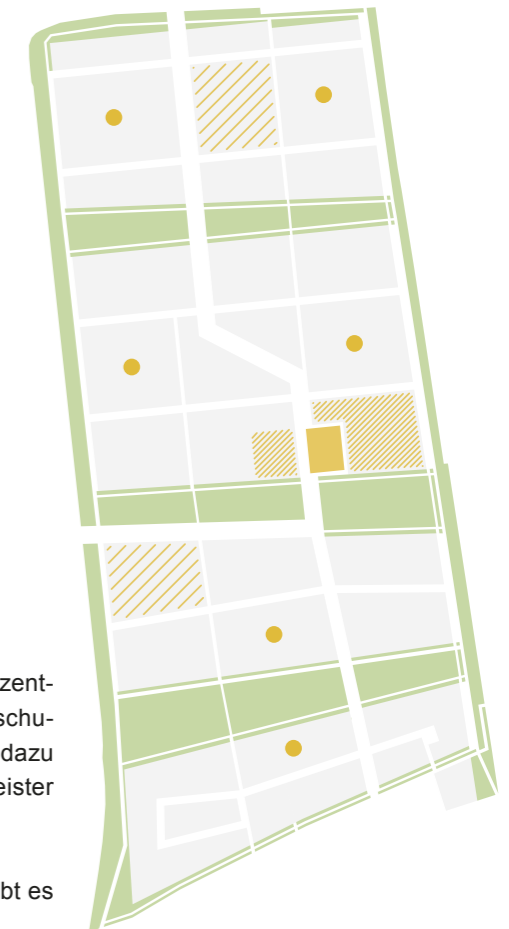
Das Prinzip der Konzeptvergabe ist eine Stellschraube der Kommune, sozialgerechte und nachhaltige Stadtentwicklung zu betreiben und der preistreibenden Spekulation um Wohnraum entgegen zu wirken. Das Verfahren eröffnet die Möglichkeit, Grundstücke nicht allein aufgrund des gebotenen Höchstpreises zu vergeben, sondern anhand vielfältiger weiterer Kriterien und bietet damit auch Wohnprojekten, Baugruppen oder genossenschaftlichen Projekten eine bessere Chance am Immobilienmarkt.

In Rodgau-West sollen circa 15% der städtischen Grundstücke so vergeben werden. Vorzugsweise liegen die Grundstücke zur Konzeptvergabe (Baugruppen oder Investoren) an städtebaulich prägenden Orten, wie beispielsweise entlang der Haupterschließung oder den Zugangsbereichen zum Stadtteil.

Lebendige Quartiersmitte

In Rodgau-West wird ein attraktiver Stadtteilplatz zum zentralen Treffpunkt. Hier finden sich eine vierzügige Grundschule, eine 6- bis 8-gruppige Kita sowie ein Nahversorger, dazu die Mobilitätsstation mit Quartierstreff. Weitere Dienstleister finden in diesem Bereich attraktive Gewerbeflächen.

Um das nachbarschaftliche Engagement zu stärken, gibt es selbstorganisierte Nachbarschaftsplätze oder -gärten.






öffentlich grün

identitätsstiftend
multifunktional
hochwertig

nutzbar
attraktiv

Schaffung lebenswerter Nachbarschaften

- attraktive, identitätsstiftende und qualitätsvolle Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Umfeld der Bebauung
- multifunktional gestaltete, öffentlich nutzbare Parks mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen
- umfangreiche Baumpflanzungen entlang der Straßen und in den Quartieren
- generationenübergreifende Sport-, Spiel- und Erholungsmöglichkeiten
- engmaschiges Fuß- und Radwegenetz im Sinne der Stadt der kurzen Wege
- zentraler, hochwertig gestalteter Quartiersplatz
- grüne Wohnzimmer - Raum für selbstorganisierte Nachbarschaftsgärten in den Quartieren
- Schallschutzmaßnahmen entlang der Rodgau-Ringstr.



Schutz natürlicher Ressourcen und nachhaltige Stadtentwicklung

- multifunktionale grüne Infrastruktur mit Verknüpfungen ins Umland (überregionale Radwege, Grünspangen, Anbindung an die Sportstätten)
- Erhalt und Einbeziehung des Gehölzbestandes in die Freiflächengestaltung
- größtmöglicher Erhalt des bestehenden Biotops
- mind. 50% des Biotopwertausgleichs im Plangebiet
- dezentrale Bewirtschaftung des Regenwassers (Nutzung, Retention, Versickerung) im Gebiet
- Freihalten von Frisch- und Kaltluftschneisen zwischen Umland und der benachbarten Bebauung zur Verbesserung des Stadtklimas

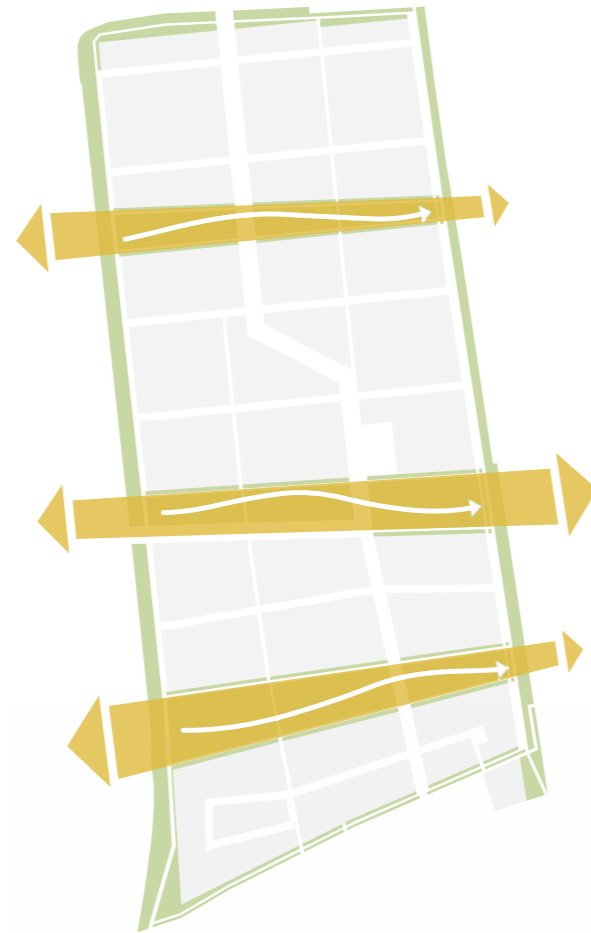
FREIRAUM

Frischlufschneisen, Nutzung, Leitpflanzung

Drei von Bäumen flankierte, breite Frischlufschneisen sollen kühlere Luft aus dem Umland in das Wohnquartier und weiter in die Stadt leiten. Die öffentlich genutzten, grünen Schneisen sind die prägenden Elemente des Freiraumkonzepts innerhalb des neuen Stadtquartiers. Dabei erfüllen sie außer der Frischlufzufuhr eine Vielzahl von weiteren Funktionen wie Regenwasserrückhalt, Erholung, Sport und Freizeit. Jede der grünen Schneisen dient einer bestimmten Nutzung. So ist die nördliche Schneise als Ort der Ruhe und Erholung gedacht. Die mittlere Schneise ist mit vielfältigen, generationenübergreifenden Spielmöglichkeiten ausgestattet. Die südliche Schneise ist dem Sport gewidmet und weist Angebote für entsprechende Aktivitäten auf.

Eingriff / Ausgleich

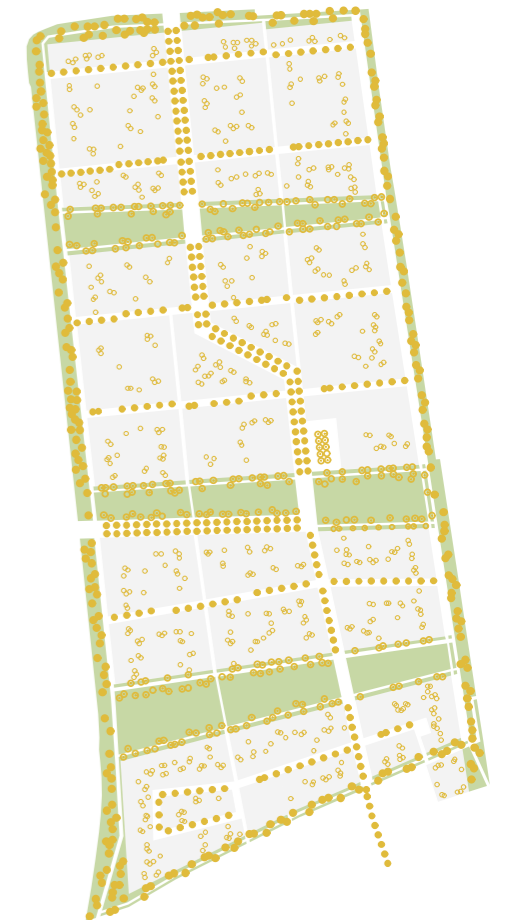
Das zukünftige Stadtquartier wird auf Flächen errichtet, die gegenwärtig überwiegend als Acker genutzt werden. Ziel ist es, die entstehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, welche überwiegend durch die Neuversiegelung entstehen, zu 50% vor Ort auszugleichen. Die übrigen 50% werden auf externen Flächen in Rodgau ausgeglichen. Mögliche und sinnvolle Maßnahmen, die vor Ort durchgeführt werden können, sind die Anlage von freiwachsenden Hecken (etwa auf den Lärmschutzwällen), die Pflanzung von Bäumen, extensive Dachbegrünungen und die Anlage von artenreichen, extensiven Wiesen im Bereich der Grünflächen und auf den Böschungen des Lärmschutzwalles. Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgt anhand der Kompensationsverordnung des Bundeslandes Hessen. Im Zuge der Bauleitplanung soll ein Bodenschutzkonzept erarbeitet werden.



Zentrale Frischlufschneise

Bäume







Das neue Stadtquartier weist trotz dichter Bebauung einen hohen Anteil an Grünflächen auf, die mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden und so einen wesentlichen Beitrag für ein lebenswertes Wohnumfeld leisten sollen. Grundsätzlich werden drei Kategorien unterschieden: Bäume auf öffentlichen Grünflächen und Plätzen, Bäume in den Nachbarschaftsgärten und Höfen sowie Straßenbäume und Pflanzungen entlang der Quartiersränder. Bei der Auswahl der Baumarten werden sowohl die jeweils unterschiedlichen Anforderungen dieser Kategorien als auch die Klimaverträglichkeit der einzelnen Arten berücksichtigt. Ziel bei der Bepflanzung von Straßen und Plätzen ist die Beschattung und Vermeidung von Überhitzung. Im Bereich der Frischlufschneisen erfolgt die Anordnung der Baumpflanzungen so, dass der Kaltluftabfluss nicht behindert wird. Für die Nachbarschaftsgärten sieht die Auswahl besonders attraktive, charaktervolle Baumarten vor, die eine individuelle und identitätsstiftende Bepflanzung ermöglichen sollen.



Regenwassermanagement

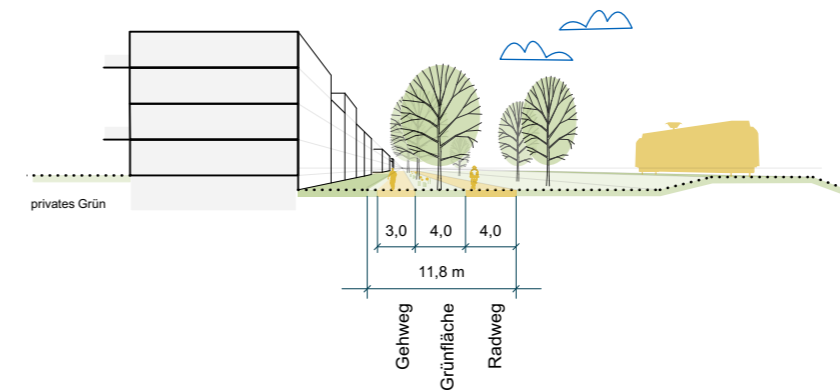
Die Maßnahmen des Regenwassermanagements dienen der nachhaltigen Stadtentwicklung und der Anpassung an den Klimawandel. Das im neuen Stadtquartier anfallende Regenwasser wird vollständig vor Ort zurückgehalten. Die Voraussetzungen dafür werden sowohl im Freiraum als auch mit der Art der Bebauung geschaffen. Auf den drei Grünspannen sowie in den Wohnhöfen dienen Rasenmulden und Rigo- len dem Rückhalt und der Versickerung. Auf den Gebäuden werden Dachbegrünungen hergestellt bzw. Flachdächer als Retentionsdach konzipiert. Regenwasser soll jedoch nicht nur versickert und verdunstet, sondern auch genutzt werden, etwa für die Bewässerung der neuen Grünanlagen, Nachbarschaftsgärten und Straßenbäume. Auch eine Grauwasser- nutzung im Gebäudebereich ist möglich. Dafür werden so- wohl größere zentrale Zisternen als auch kleinere dezentral angeordnete Zisternen im Stadtquartier verteilt. Die Maßnahmen des Regenwassermanagements entlasten das Kanalsystem der Stadt, wirken sich positiv auf das Mi- kroklima des Stadtquartiers aus, beleben die Freiraumge- staltung und unterstützen den Erhalt der Grünanlagen und Straßenbäume.

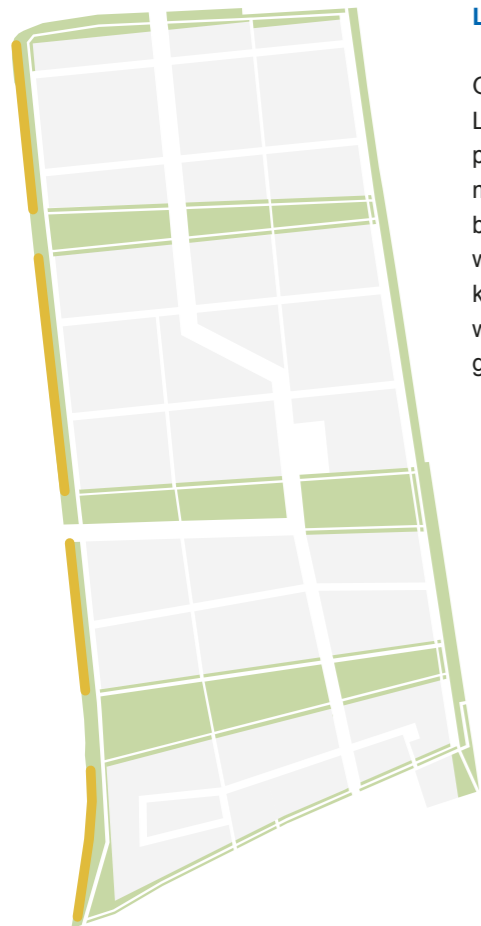


-  Rückhalt auf Flachdächern (Einstau-/Schrägdach)
-  dezentrale Versickerung im Quartier (private Flächen)
-  zentrale und dezentrale Speicherung des Regenwassers in Zisternen / Nutzung als Brauchwasser (Nachbarschaft, Öffentliches Grün)
- 
-  Überflutungsbereiche in öffentlichen Grünflächen
-  offene Zuläufe

Lärmschutz zur S-Bahn

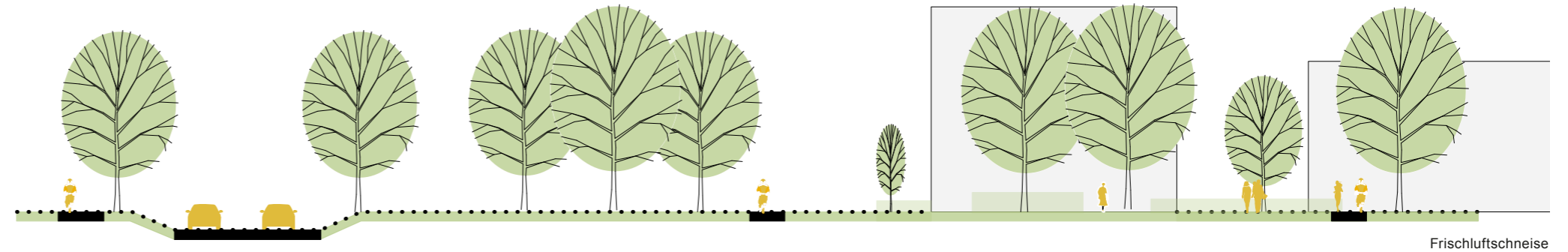
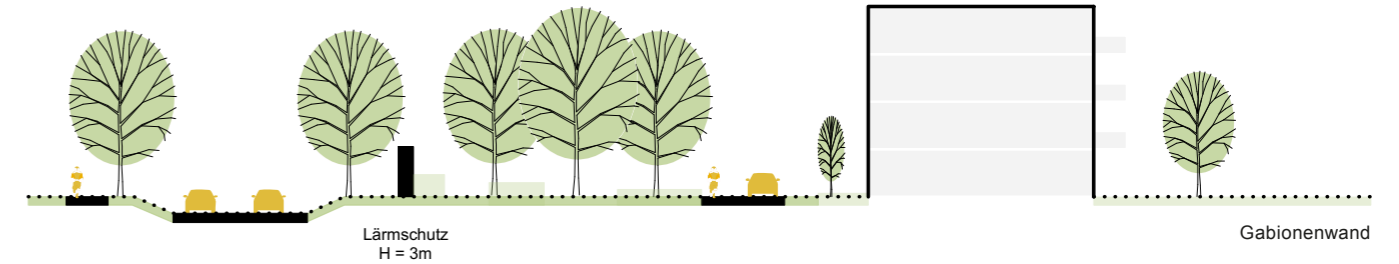
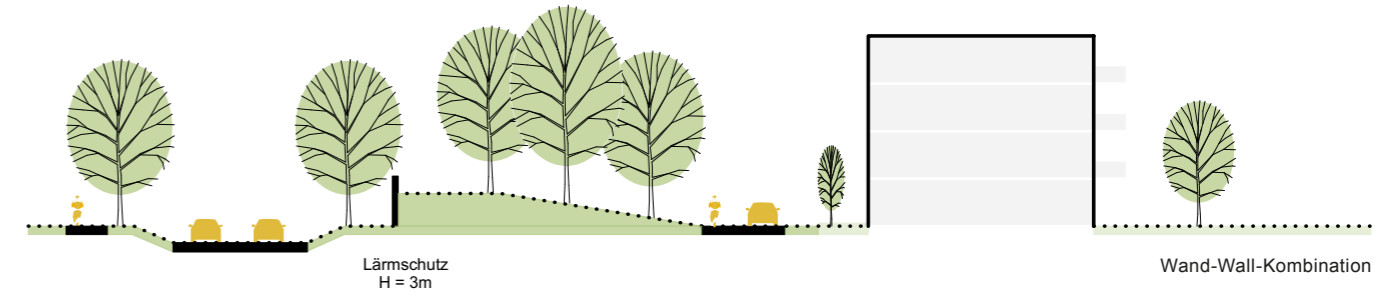
Das Gewerbe auf der östlichen Seite und die S-Bahn verursachen naturgemäß Lärm. Durch eine vornehmlich geschlossene Bauweise hin zur S-Bahn werden die dahinter liegenden Freiräume und Gebäude vor den Lärmemissionen geschützt. Durch die Festsetzung einer Mindestfirshöhe lässt sich dies in der Bauleitplanung sichern. Vorzugsweise sind in diesen Flächen gewerbliche Nutzungen anzusiedeln. Eine Grundrissorientierung und technische Maßnahmen begrenzen den Schalleintrag aber auch für Bewohner*innen. Beispielsweise können hier Doppelfassaden, Prallscheiben, verglaste Balkone und Loggien oder Schallschutzfenster eingesetzt werden.





Lärmschutz Rodgau-Ringstraße

Gegen die westlich verlaufende Rodgau-Ringstraße sollen Lärmschutzmaßnahmen die Wohnqualität verbessern. Geplant ist daher entweder eine Gabionenwand oder eine Wand mit Erdwall, der mit Bäumen und Sträuchern begrünt und als bereicherndes, dreidimensionales Freiraumelement gestaltet wird. Für den Erdwall könnte Aushub, der bei den Bautätigkeiten für die Häuser und Infrastruktur entsteht, verwendet werden. Im Bereich der Frischluftschneisen und der Querungen wird der Lärmschutz unterbrochen.



alternativ
barrierefrei
freundlich
mobil
einladend
unabhängig innovativ



stadtverträgliche Mobilität

Autoverkehr

- Haupteinfahrt über Quartiersstraße zwischen Südtrasse und Rodgau-Ringstraße
- keine Anbindung an den Alten Weg für den motorisierten Verkehr
- Andienung aller Grundstücke möglich

Fuß- und Radverkehr

- attraktives / engmaschiges Fuß- und Radwegenetz innerhalb des Quartiers
- barrierefreie Gestaltung des Wohnumfelds und der weiteren Freiräume
- fußgänger- und spielfreundliche Straßengestaltung mit Begegnungszonen für alle Altersgruppen
- Vernetzung der Fuß- und Radwege mit der Umgebung:
 - direkte Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu den angrenzenden Stadtteilen und innerstädtischen Zielen parallel der S-Bahn
 - mind. 1 Über-/Unterführung S-Bahn für Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der zentralen Frischluftschneise entlang des Quartiersplatzes zu Zielen östlich der S-Bahn
 - 1 Über-/Unterführung Rodgau-Ringstraße für Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der zentralen Frischluftschneise entlang des Quartiersplatzes mit Anschluss an bestehenden Fuß- und Radweg, u.a. zum Sportzentrum

Busverkehr

- ÖPNV - Buslinie über Quartiersstraße mit 2 Haltestellen im Quartier und 1 Haltestelle Rodgau-Ringstraße / Sportanlagen

Parken

- privates Parken in der Regel ausschließlich in Quartiersgaragen, Ausnahmen bestehen für mobilitätseingeschränkte Personen
- Parken auf dem Grundstück bei Einfamilienhäusern (EFH) und Doppelhäusern (DHH) möglich
- bewirtschaftete Parkplätze im öffentlichen Raum für Kund*innen und Bewohner*innen in der Quartiersstraße
- Ladestationen für E-Fahrzeuge dezentral im Quartier, sowohl in den Quartiersgaragen wie im Straßenraum an geeigneten Stellen
- Parkraummanagementkonzept mit eigener Stellplatzsatzung mit Aussagen zu Anzahl und Verortung von Pkw-Stellplätzen (Grundlage für das Konzept ist ein durchschnittlicher Stellplatzschlüssel von 1,5 je Wohneinheit.), Fahrradparken und Hinweisen zur Bewirtschaftung und Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement

- Unabhängigkeit von eigenem Auto fördern
- Entkoppelung von Wohnen und Parken bei der Vermarktung
- Ausbauen der Quartiersgaragen am Quartierseingang als Mobilitätsstationen („Mobility-Hub“)
- Information und Austausch an zentraler Mobilitätsstation mit zusätzlichen Angeboten, z.B. Car-Sharing, Fahrradwerkstatt, Lastenradverleih
- Rückbaubarkeit der Quartiersgaragen als Qualitätsmerkmal



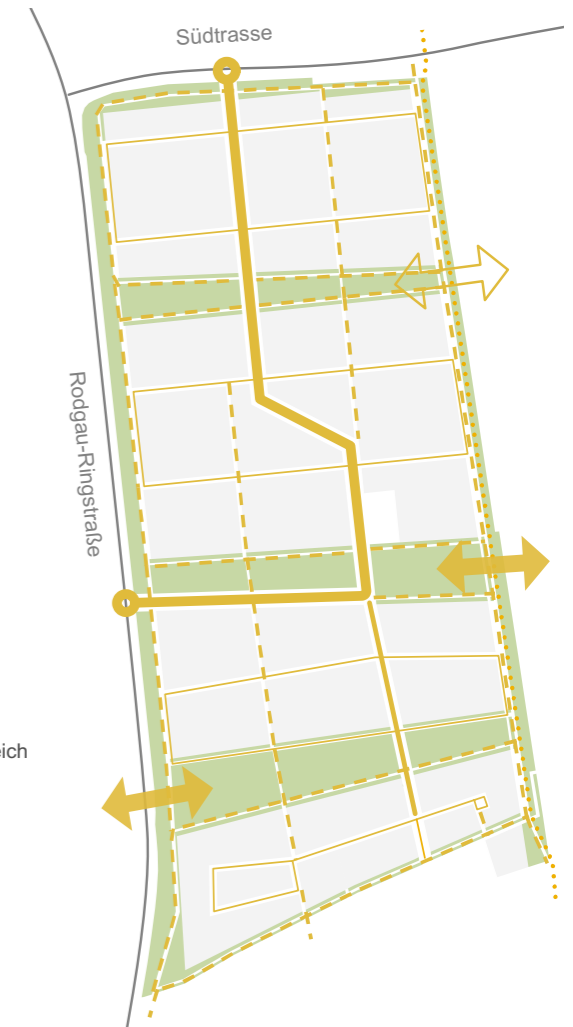


Äußere Einbindung

Die Erschließung des Quartiers für den Autoverkehr erfolgt durch eine zentrale Nord-Süd-West gerichtete Erschließungsachse – die „Quartiersstraße“ – mit Anschluss an die Südtrasse über den bestehenden Kreisverkehr. Der Anschluss an die Rodgau-Ringstraße soll ebenfalls mit einem Kreisverkehr erfolgen, eine Anbindung des Sandhofs ist dabei nicht geplant.

Von der zentralen Erschließungsstraße zweigen Wohnstraßen und Wohnwege sowie bei Bedarf auch befahrbare Fuß- und Radwege ab, wodurch die Anfahrbarkeit aller Gebäude und Plätze auch mit dem Kfz gewährleistet ist.

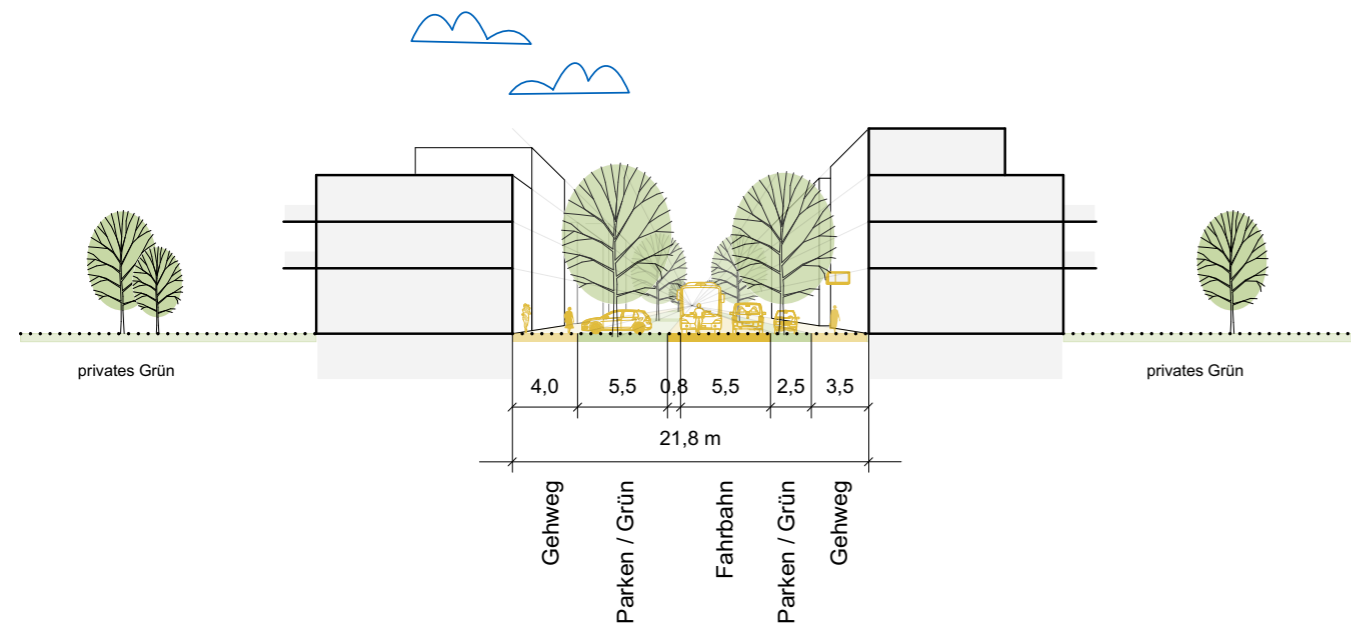
-  **Quartiersstraße** - Tempo 30
Straßenparken möglich
-  **Wohnstraße** - Tempo 20
Straßenparken möglich
-  **Wohnweg** - Verkehrsberuhigter Bereich
Mischfläche, kein Parken
-  gemeinsamer **Fuß- und Radweg**
-  **Radweg** - Bahnpfädchen
-  neue Querung
-  optionale Querung



Quartiersstraße

Die Quartiersstraße, durch die auch der Bus fährt, soll als Tempo 30-Zone mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen gestaltet sein. Die Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr – Kfz und Rad – sind getrennt von den Flächen für den Fußverkehr.

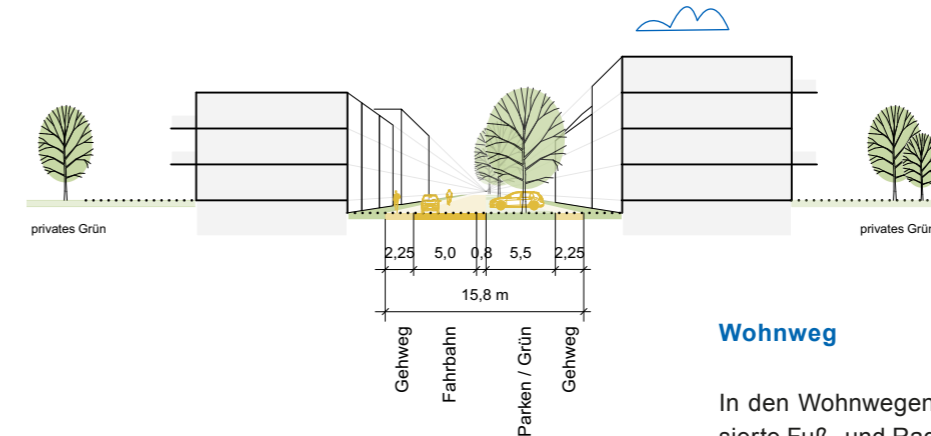
Im zentralen Bereich - Quartiersplatz - wird diese Trennung aufgegeben zugunsten einer einheitlichen Platzfläche im Sinne einer Begegnungszone, die eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsarten sicher möglich macht (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich StVO 274.1).



Wohnstraße

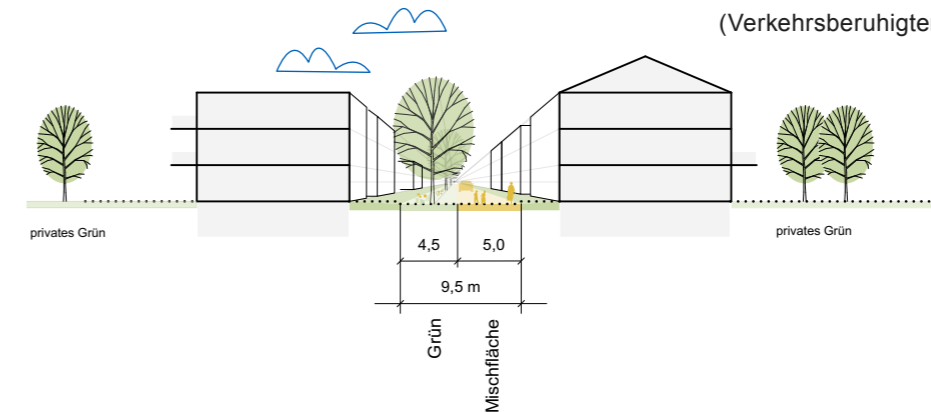
Die den südlichen Bereich des Quartiers erschließende Straße wird als Wohnstraße mit Tempo 20 entwickelt (Zulässige Höchstgeschwindigkeit Z274 StVO). Die Aufteilung des Straßenraums ist vergleichbar mit dem der Quartiersstraße. Zwischen dem neuen Quartier und dem Wohnviertel am Alten Weg soll es keine durchgängige Straßenverbindung für den Autoverkehr geben.

Die Aufteilung des Straßenraums ist vergleichbar mit dem der Quartiersstraße. Zwischen dem neuen Quartier und dem Wohnviertel am Alten Weg soll es keine durchgängige Straßenverbindung für den Autoverkehr geben.



Wohnweg

In den Wohnwegen (Anliegerstraßen) hat der nicht-motorisierte Fuß- und Radverkehr Vorrang. Hier dominiert die Aufenthaltsfunktion gegenüber der Verkehrsfunktion, für den Kfz-Verkehr wird Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben (Verkehrsberuhigter Bereich Z 325 StVO).



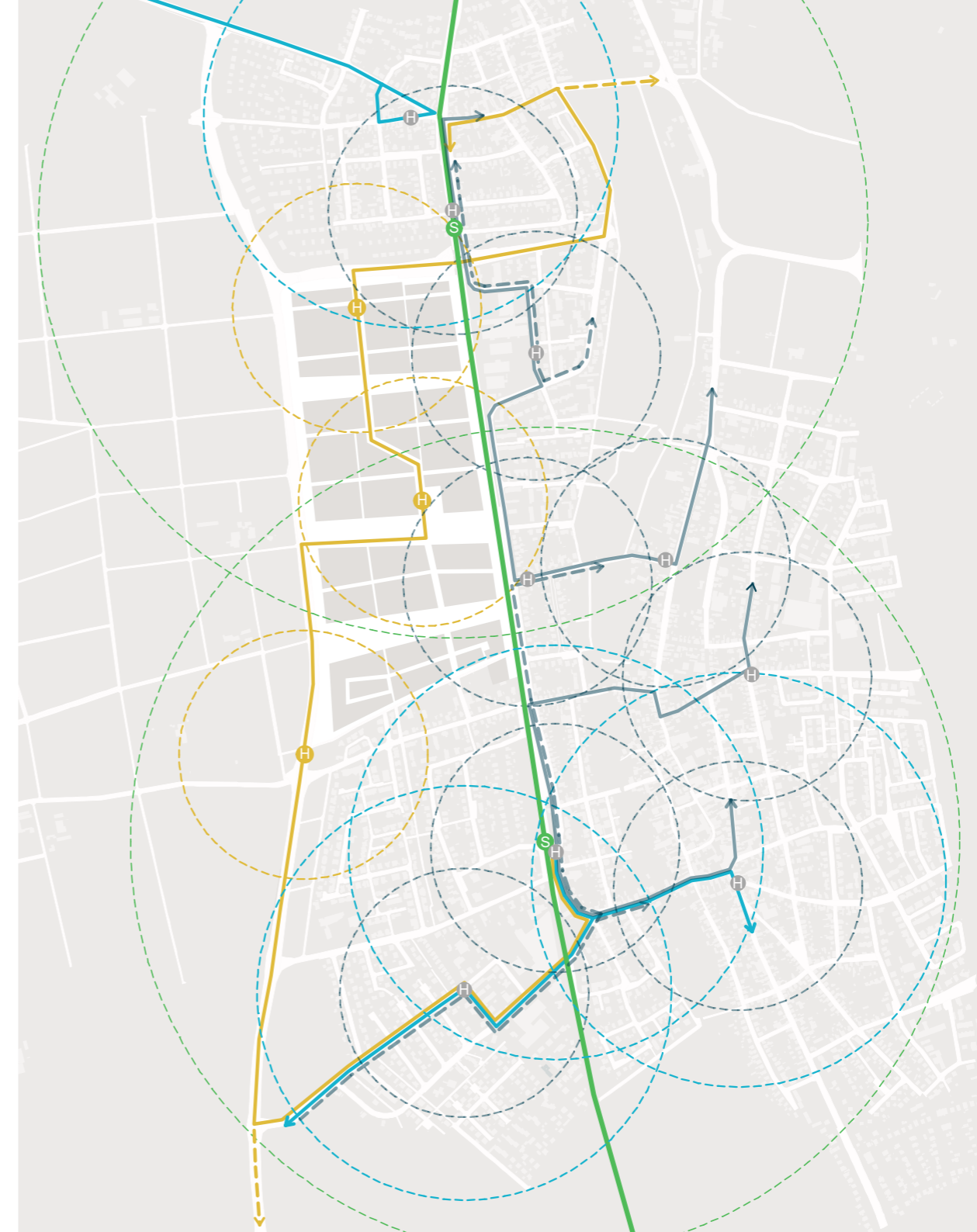
ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung des Quartiers erfolgt über die bestehende S-Bahnverbindung der Linie S1 mit den Bahnhöfen in Jügesheim und Hainhausen.

Ergänzt wird die ÖPNV-Erschließung durch eine neue Stadtbuslinie, die die Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltestellen und damit auch den Umstieg in die Regionalbusse wie auch der städtischen Ziele gewährleistet. Haltestellen finden sich an der Einmündung Südtrasse / Quartiersstraße, am Quartiersplatz und an der Rodgau-Ringstraße in Höhe des Sportzentrums.

Der Stadtbus verkehrt nach dem integralen Taktfahrplan.

-  Bushaltestelle
-  Bushaltestelle Erweiterung Stadtbus
-  Bahn-Haltestelle
-  S-Bahn
-  Stadtbus OF 42
-  Stadtbus (Schulbus) OF 40
-  Regionalbus OF 30 und OF 99
-  Erweiterung Stadtbus
-  mögliche Erweiterung Stadtbus (Schulbus)
-  Einzugsbereich Stadtbus 300m
-  Einzugsbereich Regionalbus 500m
-  Einzugsbereich S-Bahn 1.000m
-  Einzugsbereich neue Stadtbushaltestelle 300m



FUSS UND RAD

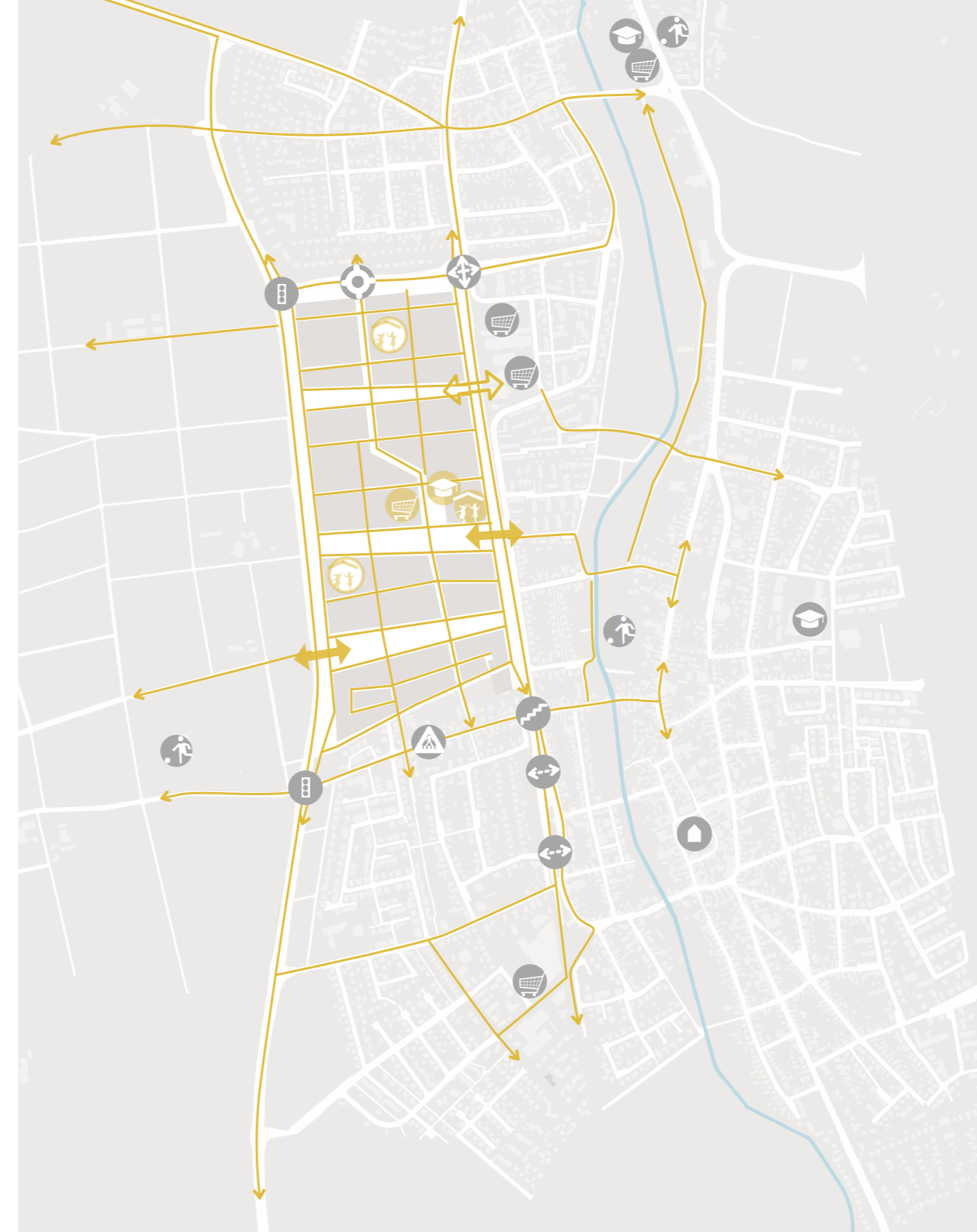
Engmaschiges Wegenetz

In Rodgau-West erhält der nicht-motorisierte Fuß- und Radverkehr, im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ ein besonders attraktives und engmaschiges Wegenetz.

Es besteht für den Fußverkehr aus straßenbegleitenden Wegen in der Quartierstraße und der Wohnstraße, den verkehrsberuhigten Bereichen (Wohnwege) sowie separaten Fußwegen. Eine fußläufige Durchwegung der größeren Nachbarschaften wird auch angestrebt.

Der Radverkehr fährt in der Quartiersstraße und der Wohnstraße sowie den Wohnwegen auf der Fahrbahn und nutzt ansonsten die gemeinsamen Fuß- und Radwege. Entlang der S-Bahn werden separate Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr erweitert bzw. angelegt. Die Radverkehrsverbindung hat dabei nicht nur lokale Bedeutung, sondern ist auch Bestandteil des hessischen Rad-Hauptwegenetzes. Der Radweg wird entsprechend als Zwei-Richtungs-Radweg in der erforderlichen Breite hergestellt.

In dieses Netz eingebunden sind alle öffentlichen und privaten sozialen, gesundheitlichen und sonstige Infrastruktureinrichtungen, die ÖPNV-Haltestellen sowie die Mobilitätsstation am Quartiersplatz und die Quartiersgaragen. Das Anlegen von kleineren Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten erhöht die Attraktivität insbesondere für den Fußverkehr und verdeutlicht die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums.



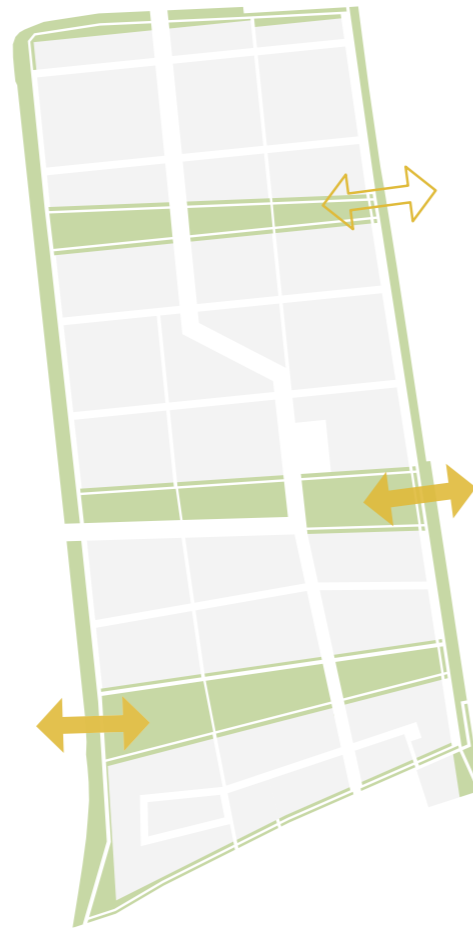
Vernetzung mit der Umgebung

Um die Barrierewirkung der S-Bahn und der Rodgau-Ringstraße zu verringern, sind neue Querungen geplant.

Vorgesehen ist eine zentrale Querung der S-Bahn, die durch ihre Breite und Gestaltung nicht nur die Aufgabe der Sicherstellung der Erreichbarkeit der Ziele für den Fuß- und Radverkehr hat, sondern auch das Zusammenwachsen von „Alt“ und „Neu“ stärken soll. Diese Querung ist von zentraler Bedeutung für die Tragfähigkeit des Mobilitätskonzeptes, sie sollte mit dem Bezug des Quartiers fertiggestellt sein, um von Anfang an die Verbindung in die Stadt und zu den städtischen Zielen zu Fuß und mit dem Rad zu ermöglichen.

Eine weitere - optionale - Querung ist im nördlichen Bereich vorstellbar, um einen kurzen Weg zu den gegenüberliegenden Nahversorgern zu ermöglichen.

Auch die Querung der Rodgau-Ringstraße soll im Bereich der südlichen Frischluftschneise angelegt werden. Sie verbindet zum einen die Stadt über das neue Quartier mit der freien Landschaft und stellt zum anderen eine Fuß- und Radanbindung zu den bestehenden Freizeit- und Sportanlagen sicher.



RUHENDER VERKEHR

Nachhaltige Stellplatzsatzung

Bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze wird die derzeit gültige Stellplatzsatzung angewendet. Für Rodgau-West wird eine eigene Stellplatzsatzung empfohlen. Mit dem Mobilitätskonzept für das Gebiet werden die Voraussetzungen formuliert und der Bedarf an notwendigen Stellplätzen kann entsprechend reduziert werden. Auf Basis dieses Konzeptes wird eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze um 10 % für die Wohnnutzung empfohlen.

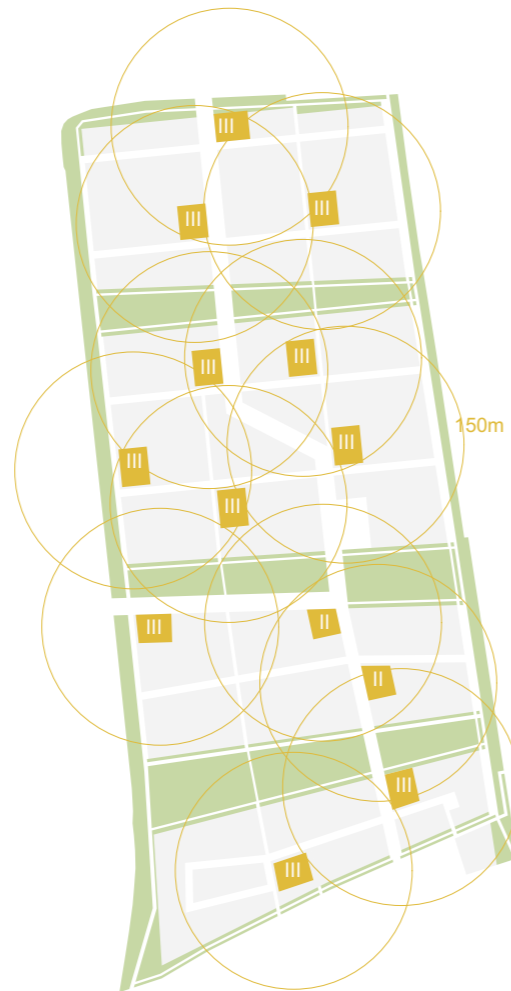
Auch die Anzahl der Fahrradabstellplätze bemisst sich nach der gültigen Stellplatzsatzung. Da sich die Anzahl der Fahrräder je Haushalt wie auch die Art (Lastenrad, Kinderanhänger, Dreirad) in den letzten Jahren verändert hat, sollte dem durch einen erhöhten Ansatz an Rädern je Nutzungseinheit sowie hinsichtlich Flächenbedarf und Erreichbarkeit Rechnung getragen werden.

Parkraumangebot

Die angestrebte Gleichberechtigung der Verkehrsträger Bus und Bahn (ÖPNV) sowie privater Autoverkehr (MIV) wird insbesondere dann erreicht, wenn der Weg zur Haltestelle nicht weiter ist als der Weg zum Parkplatz.

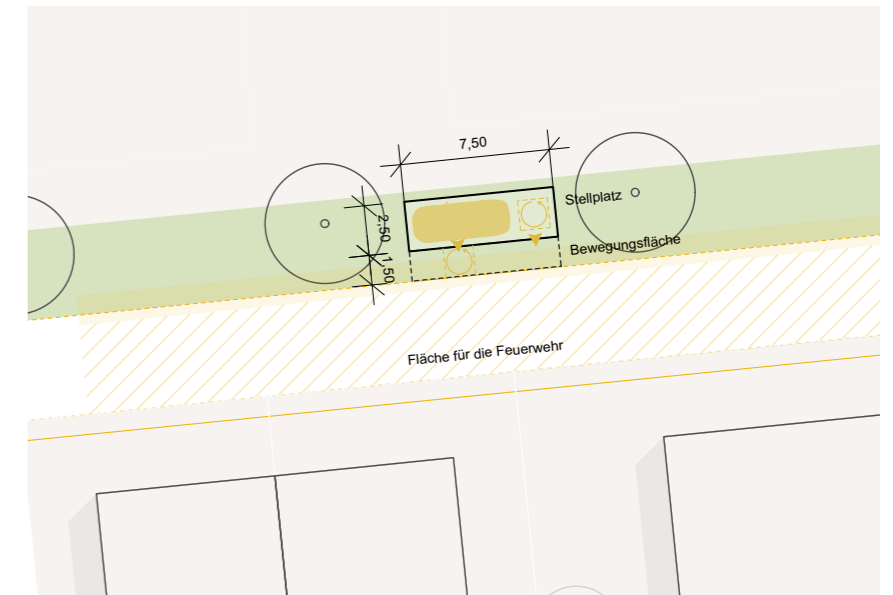
An den Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften ist Parken direkt am Haus auf dem eigenen Grundstück möglich. Das Parken der Mehrfamilienhäuser wird in dezentral angeordneten Quartiersgaragen untergebracht werden. Die Entfernung liegt bei maximal 150 m.

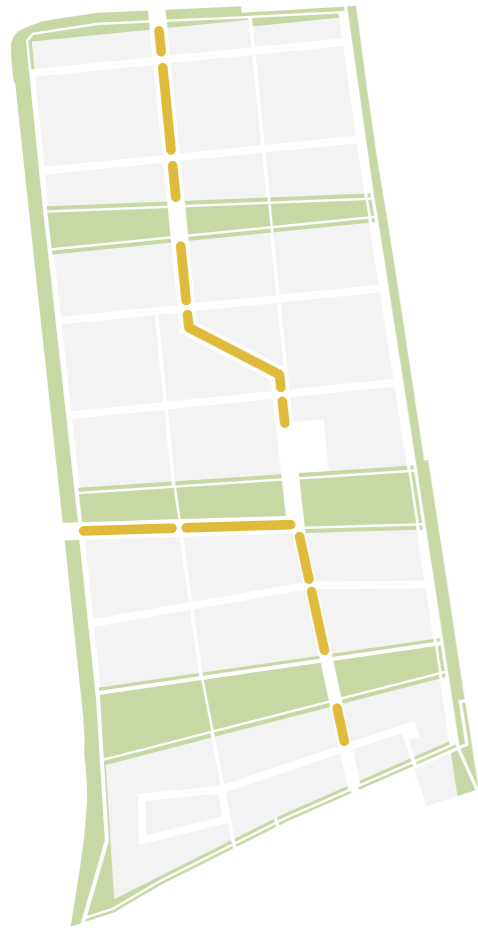
Damit wird der private Autoverkehr gebündelt und belastet nicht die quartiersinternen Straßen. Alle Gebäude und Wohnungen können zum Ein- und Ausladen angefahren werden. Die Quartiersgaragen werden flächendeckend mit Lademöglichkeiten für E-Mobilität ausgestattet, so wird sichergestellt, dass die Anzahl an Lademöglichkeiten für Pkw bedarfsgerecht erweiterbar ist. Die Quartiersgaragen sollen zentral bewirtschaftet werden.



Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Für mobilitätseingeschränkte Personen werden Stellplätze in den Quartiersgaragen angeboten. Zusätzlich werden Flächen im öffentlichen Straßenraum nahe den Hauseingängen vorgehalten. Um eine Fehlnutzung zu verhindern, erfolgt die Herstellung auf Nachweis. Bei Ende des Bedarfes können die Flächen wieder rückgebaut werden.





Kurzzeitparken

Die Stellplätze für Kund*innen und Besucher*innen werden sowohl in den Quartiersgaragen als auch in einem Teil der öffentlichen Straßen angeboten. Das gesamte öffentliche Parkraumangebot wird bewirtschaftet mit dem Ziel, Dauerparken im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden und die Stellplätze für kurzparkende Kund*innen und Besucher*innen zur Verfügung zu halten. Für Laden und Liefern werden entsprechende Flächen bereitgehalten.

Fahrrad-Parken

Für Bewohner*innen und Besucher*innen sind qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen vorzusehen. Dies bedeutet u. a. eine angemessene Größe und Anzahl für Standard- und Sonderfahräder. Eine hindernisfreie Zugänglichkeit und Wetter-schutz gehören ebenso dazu, wie der Schutz vor Diebstahl. Als Grundlage der Ausgestaltung dienen hierbei die Qualitätsstandards des ADFC und werden sowohl für außen-, als auch innenliegende Abstellanlagen angewendet.



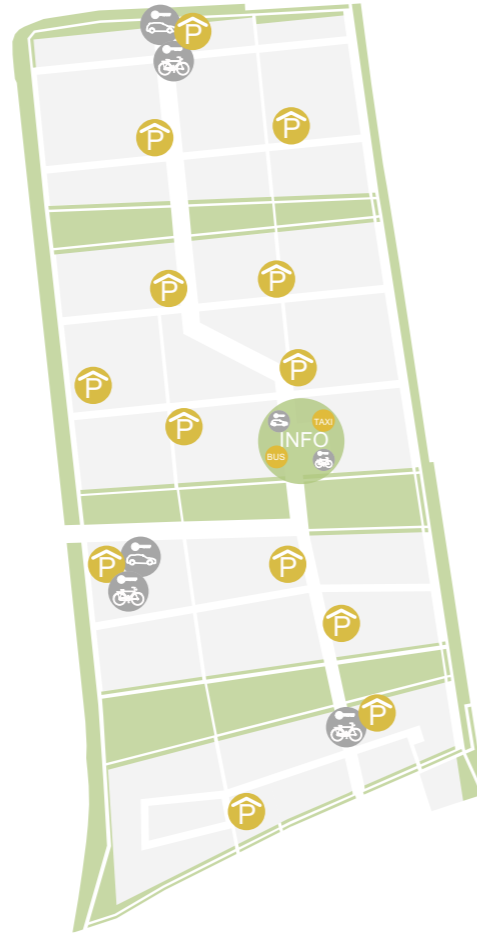
Planausschnitt A



Planausschnitt B

MOBILITÄTSMANAGEMENT

Ziel des Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist es, Menschen die Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenes Auto zu ermöglichen und das entstehende Verkehrsaufkommen möglichst stadt-, umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Es muss daher ergänzt werden um Maßnahmen, die bereits an der Verkehrsentstehung ansetzen. Bewohner*innen, Beschäftigte und Besucher*innen sollen in die Lage versetzt werden, ihre Wege mit dem jeweils geeigneten Verkehrsmittel zurückzulegen.



Mobilitätsstation: Flexible und vernetzte Mobilitätsangebote an einem Ort

Neben dem „klassischen“ Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen spielen flexible und vernetzte Mobilitätsangebote eine tragende Rolle, da sie die Mobilitätsmöglichkeiten über den traditionellen Rahmen hinaus erweitern. Zu nennen sind dabei insbesondere (E-)Carsharing, Fahrradverleihsysteme sowie Fahrgemeinschaftssysteme. Um eine einfache Nutzbarkeit und Zugänglichkeit wie auch den Umstieg zwischen den verschiedenen Angeboten zu gewährleisten, werden diese zentral in drei Mobilitätsstationen gebündelt, an den beiden Quartierseingängen sowie zentral am Quartiersplatz.

Die Mobilitätsstation am Quartiersplatz bietet über die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel hinaus auch Angebote zur Information, Kommunikation und weitere Serviceangebote wie z.B. eine Paketstation.

Entkoppelung von Wohnen und Parken

Es wird empfohlen, die Vermarktung der Stellplätze unabhängig von der Vermarktung der Wohnungen und Häuser durchzuführen, so können die zukünftigen Bewohner*innen und Mieter*innen des Quartiers bedarfsgerecht die Stellplätze belegen.

(E-)Carsharing

Bestimmte Mobilitätsbedürfnisse, wie etwa der Transport größerer Lasten und Fahrten zu abgelegenen Zielen, können faktisch nur mit dem Auto bewältigt werden – der „klassische“ Umweltverbund ist hierfür keine geeignete Alternative. Angebote von Carsharing in den Mobilitätsstationen am Quartierseingang und am Quartiersplatz bieten die Möglichkeit, auch ohne eigenes Auto im Bedarfsfall auf ein Fahrzeug zurückgreifen zu können. Besonderer Wert ist auf die Präsenz, Sichtbarkeit und leichte Zugänglichkeit des Carsharing-Angebots zu legen, denn dies fördert die Nutzung. In der Stadt Rodgau betreiben die Stadtwerke bereits erfolgreich ein E-Carsharing-Angebot, dieses soll auch im Quartier etabliert werden.


Bikesharing

Zusätzlich kann durch ein Verleihangebot für Lastenräder/Fahrradanhänger ein Angebot geschaffen werden, für besondere Gelegenheiten das passende Fahrrad auszuleihen. Dieses Angebot sollte wie bereits das Carsharing in den Mobilitätsstationen verortet sein.

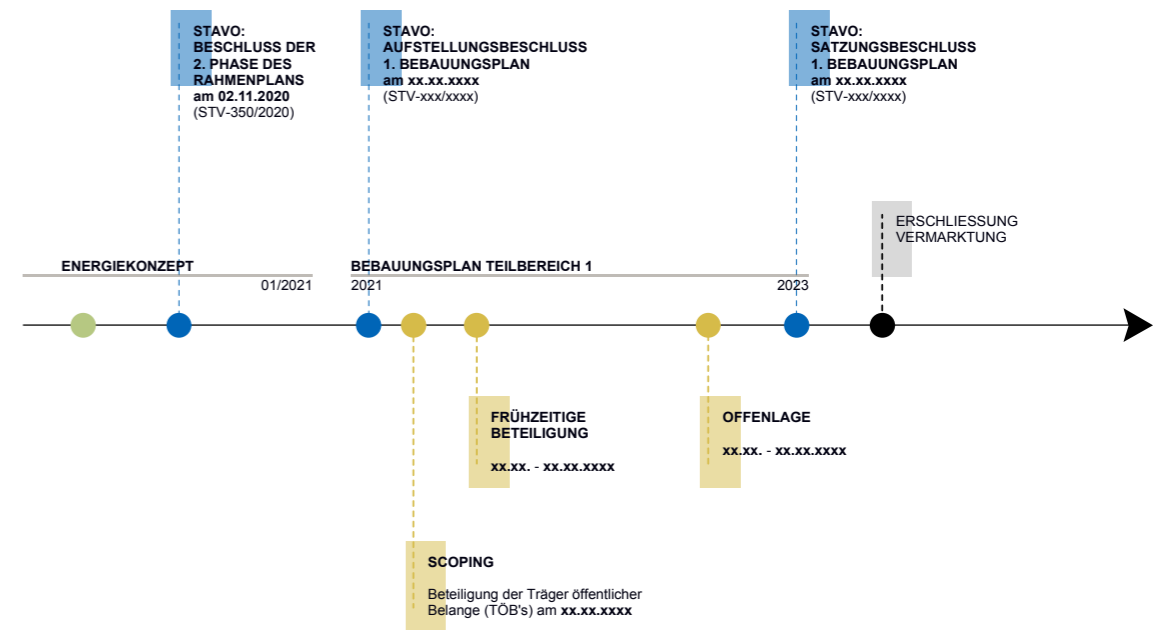
regenerativ
wirtschaftlich
qualitätsvoll
effektiv
nachhaltig
ökologisch
ökonomisch
innovativ



Ressourcen schonen und Klimaneutralität anstreben

- Entwicklung und Umsetzung eines möglichst regenerativen und wirtschaftlichen Energiekonzeptes durch:
 - Schaffung von bezahlbarem Wohnraum mit niedrigen Energiekosten
 - effektive Nutzung von Solar-, Wind-, Bioenergie und/oder Geothermie, die durch optimale Platzierung, Ausrichtung und Bauweise der Gebäude ergänzt wird
 - kompakte Siedlungseinheiten und flächensparende Bauweise
 - Machbarkeitsbetrachtung für eigenes Energienetz
 - Akquise und Bereitstellung von Fördermitteln (z.B. für Beratung, Planungsmehrkosten, Qualitätssicherung), um die Themen Ökologie und Ökonomie zu koppeln
 - Entwicklung eines tragfähigen und funktionierenden Modells unter umweltökonomischen Gesichtspunkten, das in der Gesamtbilanzierung CO₂-Emissionen nahe Null anstrebt
 - Qualitätssicherung durch Gutachten und/oder weitere Untersuchungen, die auch Erkenntnisse für zukünftige Projekte sammeln sollen
- 

Ein Energiekonzept zur Entwicklung einer Plus-Energie-Siedlung wird derzeit erarbeitet.





Hessische Landesgesellschaft mbH
Staatliche Treuhandstelle für ländliche Bodenordnung

Hessische Landesgesellschaft mbH
Staatliche Treuhandstelle für ländliche Bodenordnung
Wilhelmshöher Allee 157 - 159
34121 Kassel
www.hlg.org
0561 3085-0



Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau
www.rodgau.de
06106 693-1310



Stadtwerke Rodgau
Philipp-Reis-Straße 7
63110 Rodgau
www.stadtwerke-rodgau.de
06106 8296-0



Architektur + Stadtplanung BDA
Quasten Rauh PartGmbH

prosa | Architektur + Stadtplanung
Quasten Rauh PartGmbH
Schleiermacherstraße 8
64283 Darmstadt
www.prosa-online.com
06151 38439-0



REHWALDT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Bautzner Straße 133
01099 Dresden
www.rehwaldt.de
0351 811969-0



Mobilitätslösung
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
www.mobilitaetsloesung.de
06151 9509486

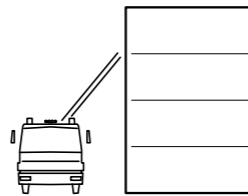
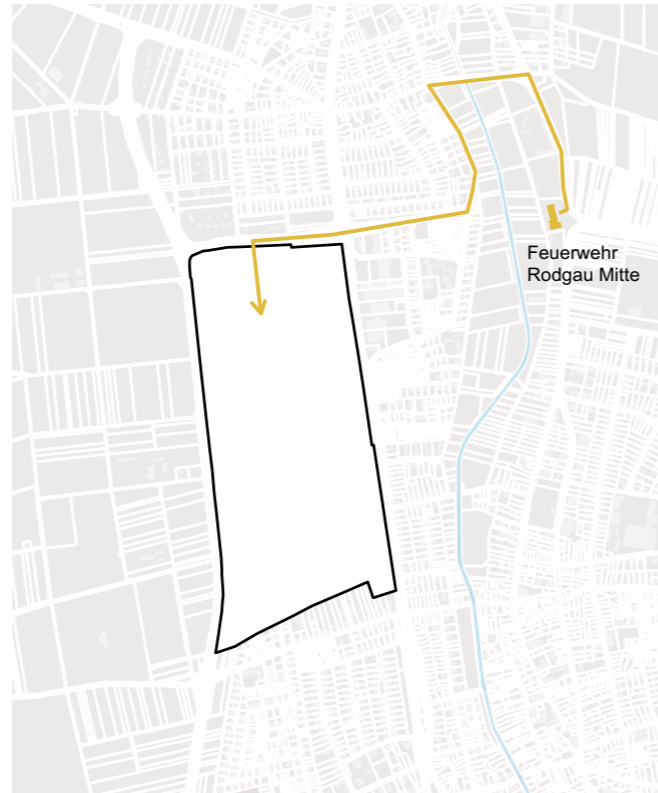
ANHANG

Feuerwehr	72
Entsorgung	76
Kita und Grundschule	80
Nahversorger	82

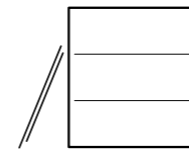
Rettungswege für die Feuerwehr

Die Quartiersstraße, die Wohnstraße und die Wohnwege sind für die Feuerwehr befahrbar. Aufgrund der Parzellentiefe sollten auch die Fuß- und Radwege im zentralen Bereich als Rettungswege ausgewiesen werden - damit verbundene Nutzungsbeschränkungen müssen geprüft werden. Die Feuerwehr benötigt eine Aufstellfläche von mind. 4,50m Breite sowie einen freien Geländestreifen von mindestens 1,50m.

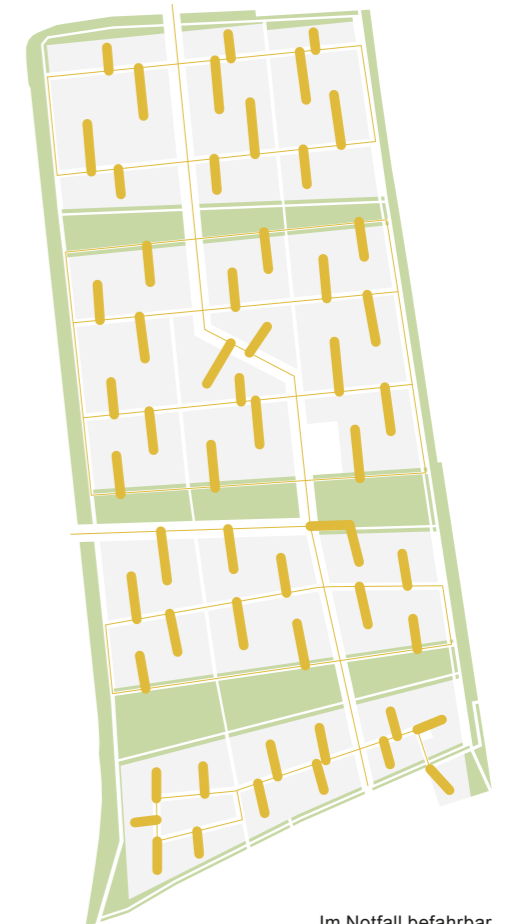
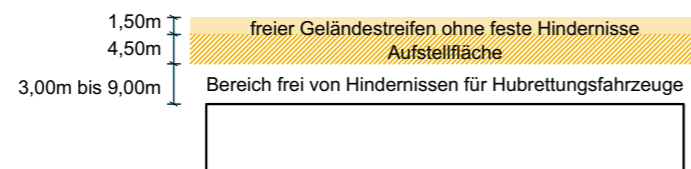
Im Zweifelsfall ist die Befahrbarkeit der Blockinnenbereiche über mind. 3,50m breite Wege sowie von Teilen der Grünflächen sicherzustellen.



Brüstungshöhe über 8m



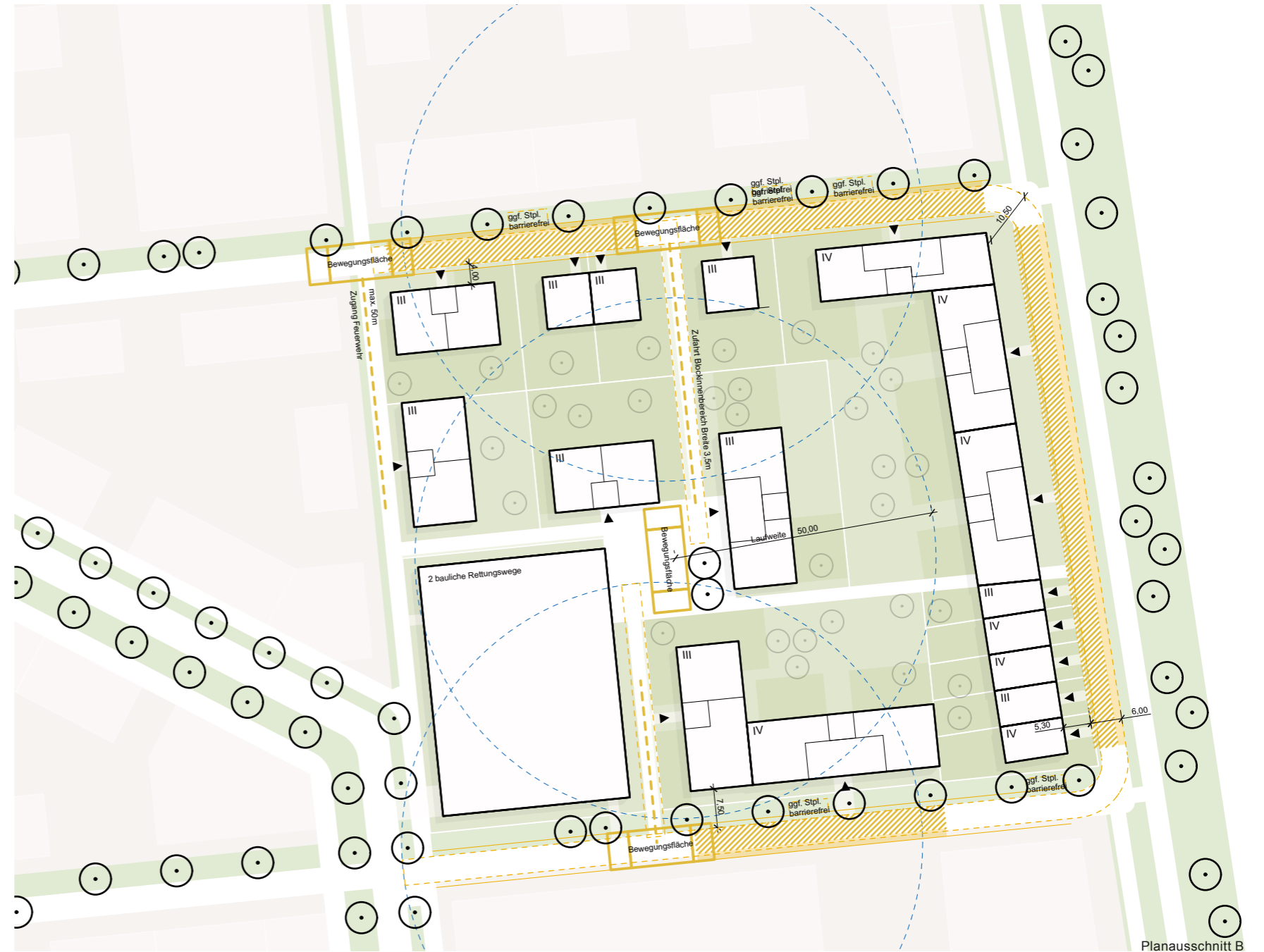
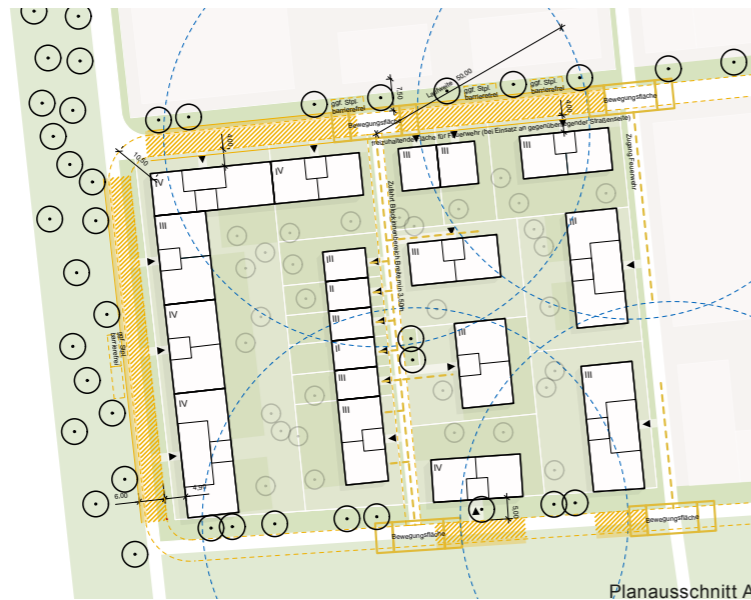
Brüstungshöhe max. 8m
maximaler Laufweg 50m



Die Aufstellflächen entlang der Straßen ermöglichen an den Nachbarschaftsrändern Gebäude von über drei Geschossen. In den Innenbereichen werden maximal drei Geschosse empfohlen, um die Rettung per Handleiter zu ermöglichen. Die maximalen Laufwege zur Anleiterstelle von 50m von den Bewegungsflächen sind einzuhalten.

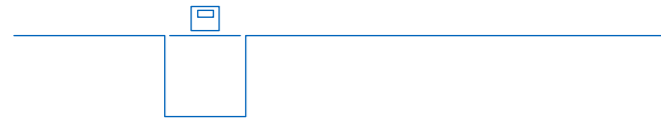
Standorte von barrierefreien Stellplätzen sind mit der Feuerwehr abzustimmen, um Konflikte zu vermeiden.

Bäume entlang der Straßen sollten, wenn möglich, mittig vor Gebäuden platziert werden, sodass die Anleitung von zwei Seiten möglich ist. Die Bäume sollten schalkronig sein - mit einem maximalen Kronendurchmesser von circa 5m. Auch Leuchtenstandorte sollten die Arbeit der Feuerwehr nicht beeinträchtigen.



Unterflursysteme

In Rodgau-West wird der Müll in Unterflursystemen gesammelt: Größere Behälter (3-5cbm) werden in der Erde versenkt. Zu sehen sind nur kleinere Einwurfsäulen. Die Leerung erfolgt durch Anheben des gesamten Containers und Entleerung in ein Spezialfahrzeug.

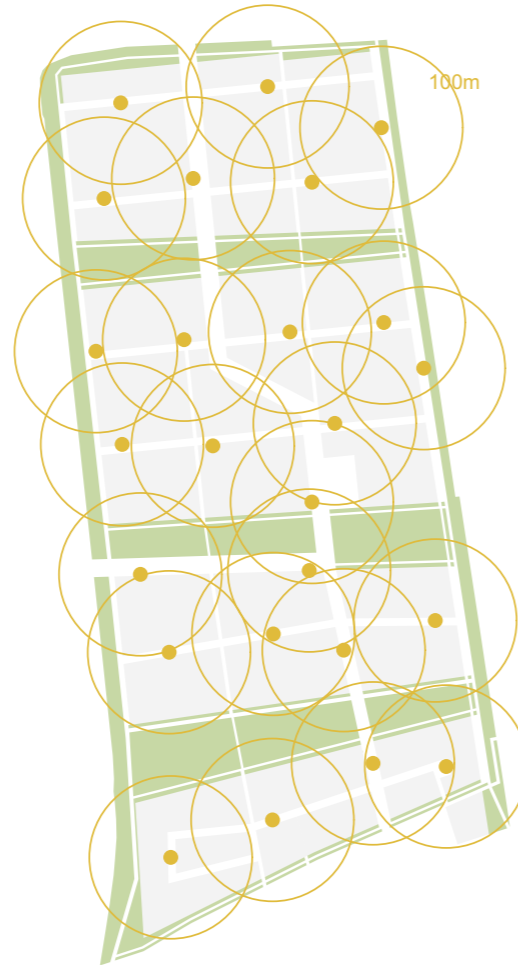


An zentralen Sammelstellen an den Quartiersgaragen finden sich mehrere Unterflurcontainer für Restmüll, Papier, Gelbe Tonne und Biomüll.

Die Müllfahrzeuge befahren zur Entleerung die Wohnwege und passieren so jede Sammelstelle. Die Fuß- und Radwege müssen nicht befahren werden. Ein Zurücksetzen ist durch die Ringerschließung nicht notwendig.

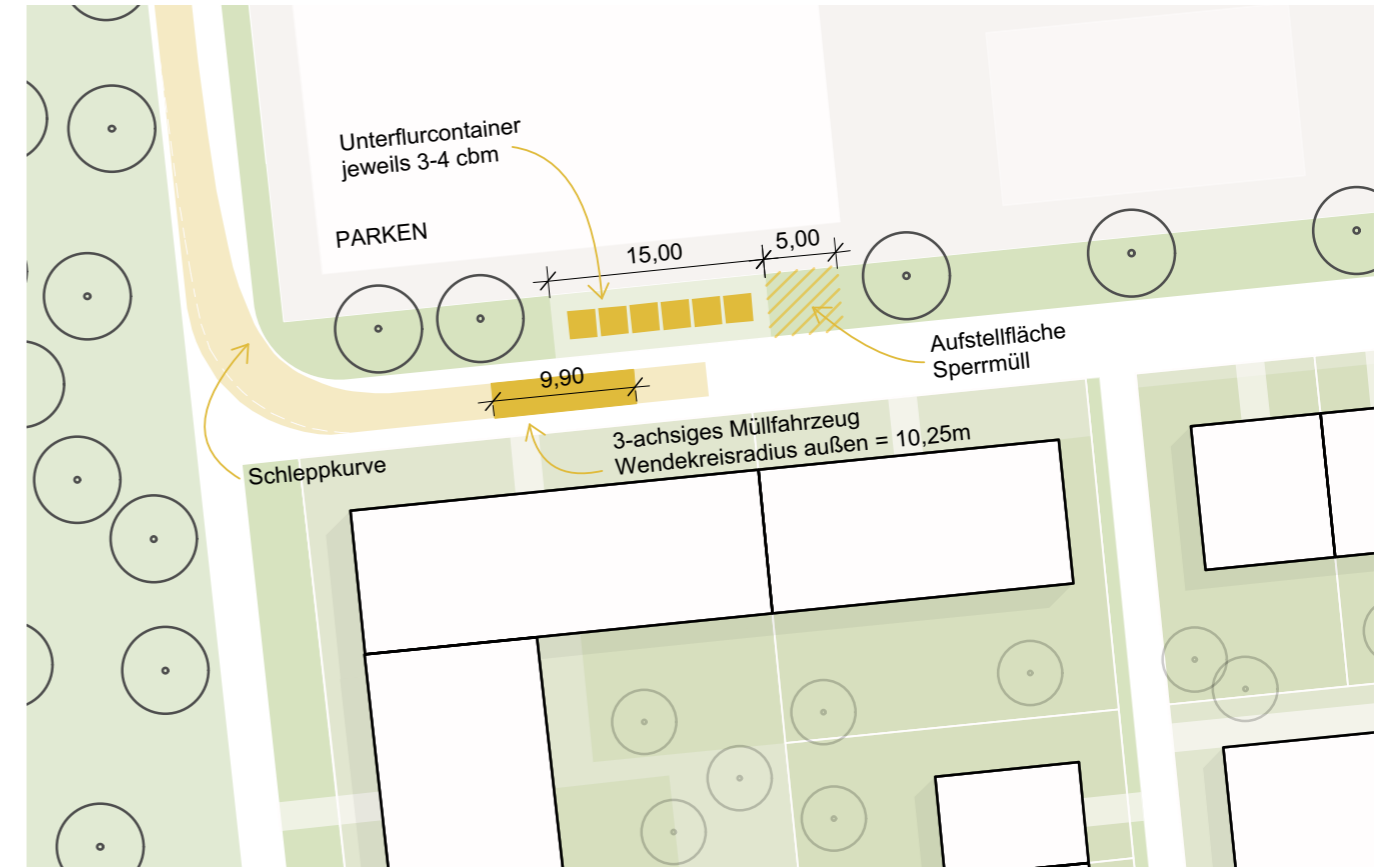
Ein zentrales System birgt viele Vorteile. Nicht vor jedem Haus stehen Mülltonnen und die Müllabfuhr kann gezielt nach Bedarf die Sammelstellen anfahren, denn die Füllmenge der Behälter wird registriert. Das spart nicht nur Flächen im direkten Wohnumfeld, sondern minimiert auch den Lärm und Verkehr durch die Müllentsorgung. Ein Unterflursystem beugt zudem unangenehmen Gerüchen vor.

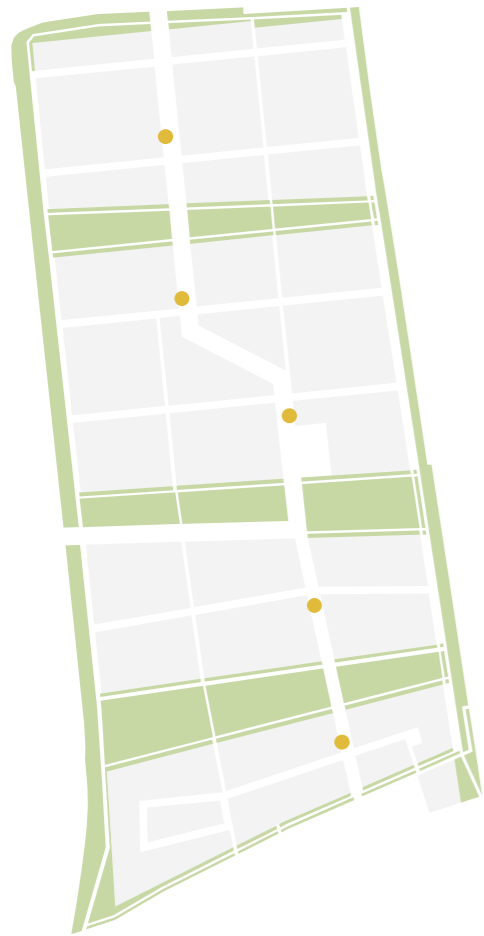
Die Erreichbarkeit der Sammelstellen für mobilitätseingeschränkte Personen ist sicherzustellen und die Entsorgung im Zweifel durch Ausnahmeregelungen zu gewährleisten.



Die Sammelstellen sind in einem Radius von unter 100m von jeder Wohnung zu erreichen. Durch die Anordnung an den Quartiersgaragen können Wege miteinander verbunden werden und die Sammelstellen befinden sich nicht vor Wohngebäuden. Die Sammelstellen müssen frei von Hindernissen wie beispielsweise Laternen oder Bäumen sein.

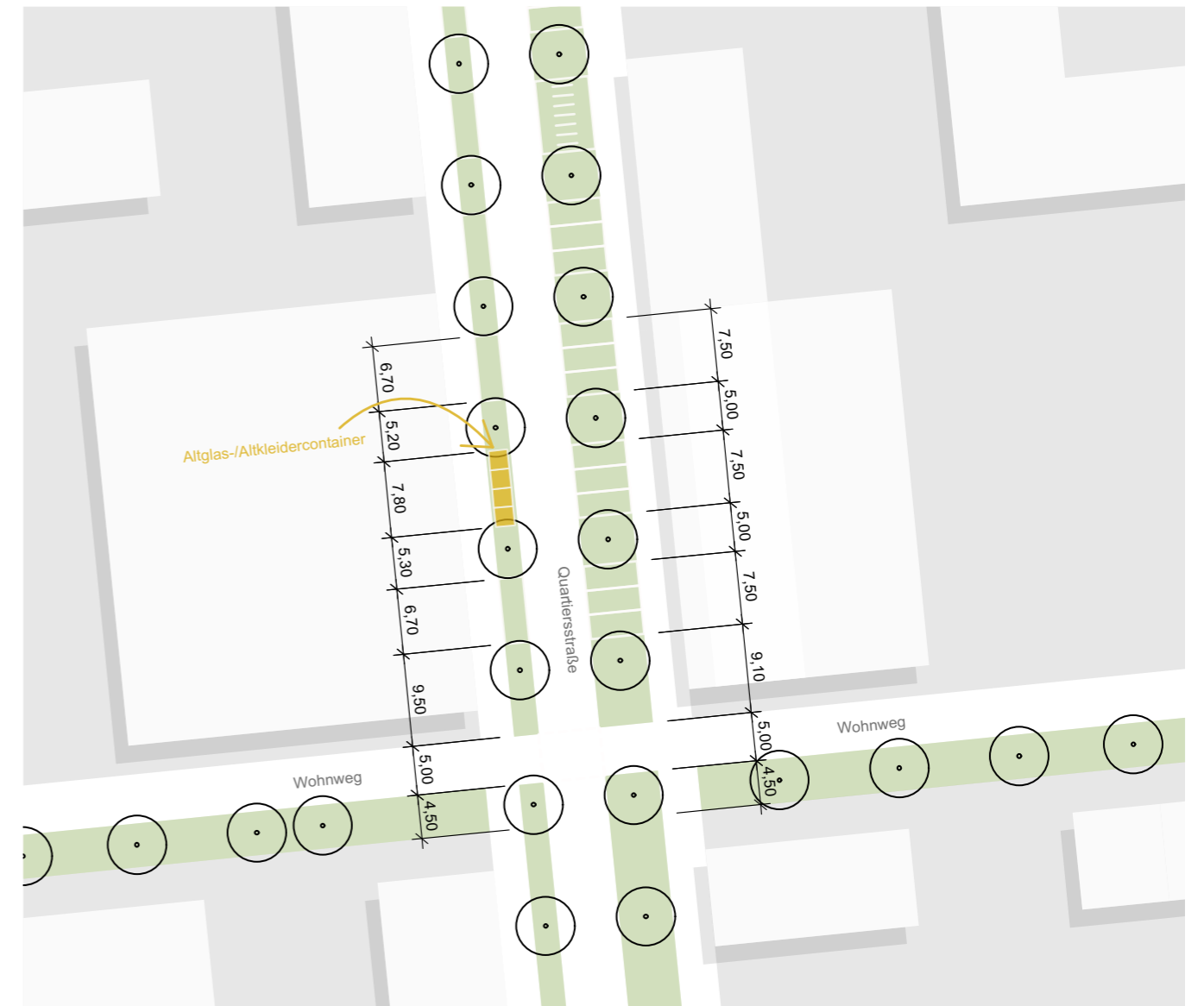
Neben den Sammelstellen befinden sich befestigte Flächen zur gesammelten Abholung von Sperrmüll. Diese Flächen sind z.B. durch Poller vor Falschparkern zu schützen.

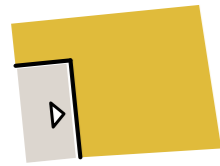




Altglas und Altkleider

Altglas- und Altkleidercontainer befinden sich entlang der Quartiers- und Wohnstraße. Erstere werden ebenfalls in Unterflursystemen gesammelt.





Erschließungsfunktion und städtebauliche Fassung des Stadtteilplatzes



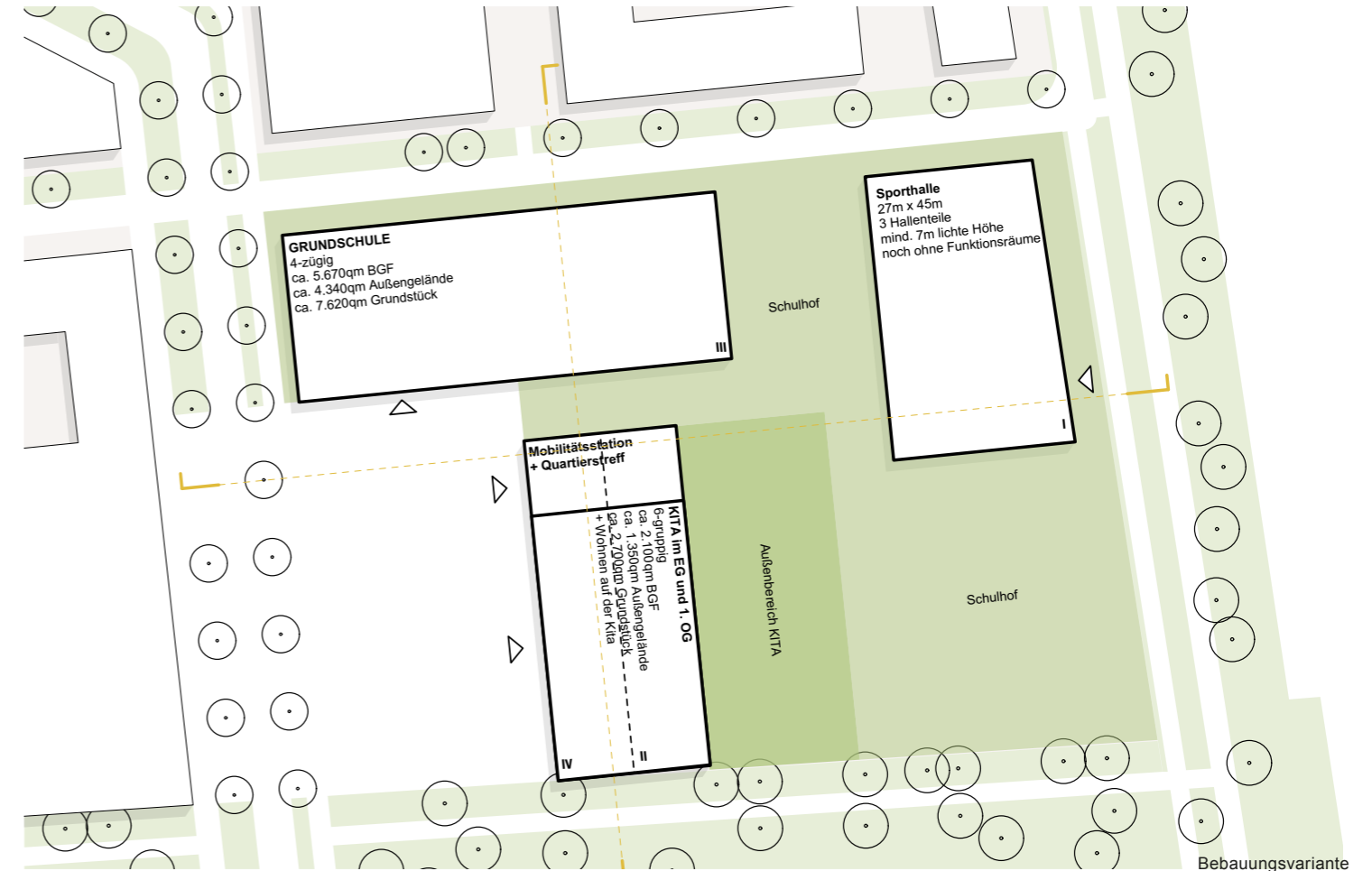
Emissionsquelle S-Bahn bedingt die Nutzungsverteilung auf der Parzelle

Kita und Grundschule am zentralen Platz

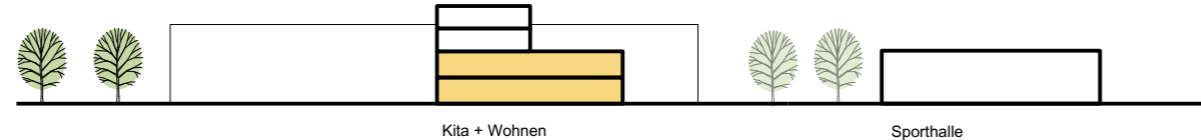
Die vierzügige Grundschule sollte mehrgeschossig errichtet werden. Sie hat einen Bedarf von insgesamt circa 8.000qm Grundstücksfläche. Neben dem Schulgebäude gibt es eine Sporthalle, die bestenfalls im Osten des Baufeldes entlang der S-Bahn-Gleise platziert wird.

Die 6- bis 8-gruppige Kita sollte zweigeschossig geplant werden. Auf der Kita ist eine Wohnnutzung möglich. Das Grundstück sollte circa 2.500 bis 3.000qm groß sein.

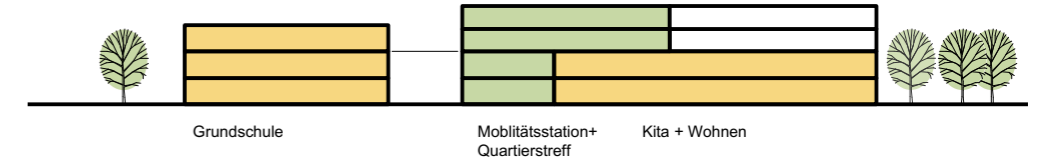
Die Freibereiche der Schule und der Kita sollten sich zur Frischluftschneise öffnen, um einen naturräumlichen Bezug herzustellen und Synergien möglich zu machen – zum Beispiel Schulsport in der Frischluftschneise. Kita und Grundschule werden über den Stadtteilplatz erschlossen und geben ihm eine räumliche Fassung.

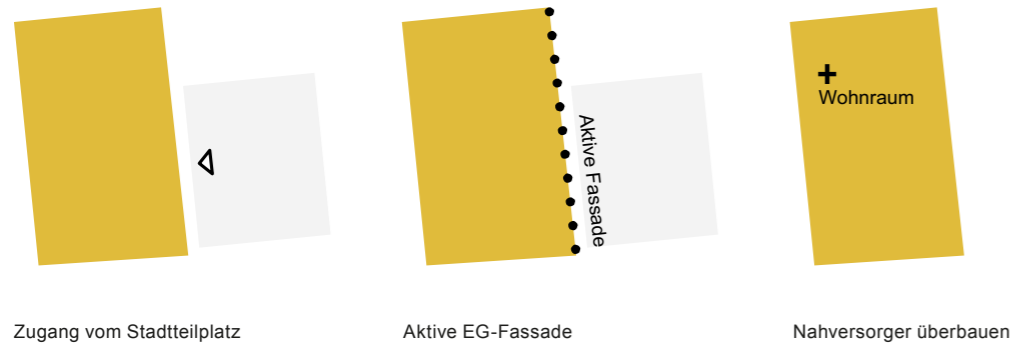


Schematischer Schnitt Ost/West



Schematischer Schnitt Nord/Süd





Ein Nahversorger für Rodgau-West

Ebenfalls vom zentralen Stadtteilplatz zugänglich befindet sich ein Nahversorger für den Stadtteil mit einer maximalen Netto-Verkaufsfläche von circa 1.800qm. Die Stellplätze für den Nahversorger werden in einer Tiefgarage darunter untergebracht. Ein kleiner Anteil an Stellplätzen könnte auch ebenerdig entlang der Quartiersstraße angeboten werden. Die Andienung sollte möglichst ohne Beeinträchtigungen für Anwohner*innen der Nachbarschaft organisiert sein. Der eingeschossige Nahversorger wird überbaut und kann so für zusätzlichen Wohnraum sorgen.

Schematische Ansicht Nord/Süd

