torsten becker stadtplaner bda dasl srl

KOKONSULT

HOFHEIM RÖMERWIESEN

Städtebaulicher Rahmenplan 2020

Auftraggeber:
Magistrat der Kreisstadt Hofheim am Taunus
Chinonplatz 2
65719 Hofheim am Taunus
Projektteam:
Wolfgang Exner, Erster Stadtrat
Christine Filipp, Fachbereich Verkehrs- und Stadtplanung
Hans-Marc Kachstein, Fachbereich Verkehrs- und Stadtplanung
Martina Koch, Fachbereich Verkehrs- und Stadtplanung
Ursula Nissen, Fachbereich Verkehrs- und Stadtplanung

Auftragnehmer:
tobeSTADT städte.bau.planung.dialog
Torsten Becker Stadtplaner BDA DASL SRL
Kennedyallee 34
60596 Frankfurt am Main
info@tobestadt.de
www.tobestadt.de
Mitarbeit:
Tobias Bender
Kerstin Formhals
Jonas Hölzel
Johanna Moraweg

in Kooperation mit:
KOKONSULT
BY KRISTINA OLDENBURG
Heyne Fabrik | Andréstraße 51a
63067 Offenbach/Main
www.kokonsult.de
kontakt@kokonsult.de
Mitarbeit:
Martin Weghofer
Sarah Reidelbach

Kartengrundlagen und Luftbilder: Stadt Hofheim am Taunus
Grafiken soweit nicht anders vermerkt: tobeSTADT / KOKONSULT
Fotos und Schrägluftbilder: tobeSTADT, Jonas Schwappach

Stand: 05.11.2020

1. Planungsprozess 6
1.1 Übersicht Planungsprozess 8
1.2 Rahmenplanung 2019/2020 10

2. Rahmenbedingungen 18
2.1 Standort in der Region 20
2.2 Lage im Raum 22
2.3 Geschichte des Ortes 24
2.4 Siedlungsstruktur 26
2.5 Freiraumstruktur 28

3. Ziele 30
3.1 »Zukunftsfähige und exzellente Quartiersentwicklung« 32
3.2 Integrierte Betrachtung der drei zentralen Themenfelder 33
3.3 Wohnen und Urbanität 34
3.4 Klimaentlastung und Freiräume 36
3.5 Mobilität und Verkehr 38
3.6 Realisierung und Langfristperspektive 40

4. Konzept 42
4.1 Strukturkonzept 44
4.2 Nutzungskonzept 48
4.3 Bebauungskonzept 52
4.4 Freiraumkonzept 56
4.5 Erschließungskonzept 62

5. Vertiefung 66

Planungsanlass

Die Stadt Hofheim am Taunus verfügt mit 40.000 Einwohnern als Mittelzentrum und Verwaltungssitz des Main-Taunus-Zentrum über ein breites Angebot an Einrichtungen für die Versorgung, Bildung, Freizeit und Erholung. Die zentrale Lage im Kernbereich der Region Rhein-Main mit der Vielzahl attraktiver Arbeitsstätten sind mit dem vorhandenen S-Bahn- und Regionalbahnanschluss und der Anbindung an die Autobahnen A 66 und A 3 gut erreichbar. Die Lage am Vordertaunus bietet herrliche Möglichkeiten für die Naherholung. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen verzeichnet Hofheim eine anhaltende Nachfrage nach zusätzlichen Wohnungen und Wohnbauland.

Dementsprechend sieht der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) des Regionalverbands FrankfurtRheinMain das etwa 30 ha große Plangebiet als Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung in Hofheim.
Die Stadtverordnetenversammlung hat am 23.08.2017 die Erarbeitung einer Rahmenplanung für das Gebiet »Marxheim II« beschlossen. Ziel für das Quartier ist überwiegend die Schaffung von Wohnbauflächen, ergänzt durch ein Angebot an Gemeinbedarfsflächen (insb. Kindergarten, Spielplätze und Grünflächen) sowie einen Standort für die Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.
Der Prozess der Rahmenplanung sollte durch einen umfangreichen Bürgerbeteiligungsprozesses begleitet werden. Mit dem vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse des insgesamt zweijährigen Planungsprozesses in anschaulicher Form dargestellt. Für die Beteiligungsformate wurden ausführliche gesonderte Dokumentationen erstellt und im Internet zur Verfügung gestellt.

Bislang hieß das Gebiet »Marxheim II«. Im Laufe des Dialog- und Entwurfsprozesses zum Rahmenplan kristallisierte sich der neue Name »Hofheim Römerwiesen« heraus.

HOFHEIM RÖMERWIESEN

Strukturkonzept

ca. 30 ha Fläche

Planung von ca. 1.400 Wohneinheiten

Platz für etwa 3.100 Einwohner

attraktives Nahversorgungsangebot auch für Marxheim

vielfältiges Wohnquartier mit Raum für unterschiedliche Lebensstile

Erhalt wesentlicher Landschaftsbestandteile

neues attraktives Angebot an Freiräumen für alle Bewohner

Entlastung des Ortskerns von Marxheim von Durchgangsverkehr durch neue Randstraße

hohe Qualitätsstandards für Bebauung und Freiräume

0m 100m 200m 300m 400m 500m

1. Planungsprozess

HOFHEIM
RÖMERWIESEN

1.1 Übersicht Planungsprozess

Die Planungen für ein neues Quartier am östlichen Rand von Marxheim reichen mehr als 15 Jahre zurück. Der Stadtentwicklungsplan SEP 2020 vom Oktober 2005 stellte die Notwendigkeit zur Entwicklung von Siedlungszuwachsflächen für eine langfristige Deckung des Wohnraumbedarfs dar (Kap.7.7) und empfahl die Ausweisung einer ca. 23 ha großen Siedlungserweiterung für Wohnen zwischen der Trasse der neuen B 519 und der Ortslage sowie weiterer Flächen für Gewerbe am südlichen Ortsrand.

Mit der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans im Jahr 2011 wurde die Planung weiter konkretisiert und eine 28 ha große Wohnbaufläche ausgewiesen. Es sollten »Möglichkeiten der Eigenentwicklung sowie auch eines angemessenen Zuwachses gewährleistet sein« (RegFNP S. 124).

Die konkrete Planung wurde im Jahr 2017 durch einstimmigen Beschluss des Ausschusses für Planung, Bauen, Umwelt und Verkehr am 14.08.2017 sowie der Stadtverordnetenversammlung am 23.08.2017 (41 dafür, 2 Enthaltungen) eingeleitet: »Der Magistrat wird gebeten, für die Entwicklung von „Marxheim II“ unter frühzeitiger und breit angelegter Bürgerbeteiligung sowie Beteiligung der Ortsbeiräte Kernstadt und Marxheim einen Rahmenplan zu erstellen.« (Vorlage 2017/075).

Der Auftrag für die Rahmensplanung mit integrierter Bürgerbeteiligung wurde im April 2018 an das Planungsteam tobeSTADT / Konkonsult erteilt. Im Vorfeld und teilweise parallel zur Rahmenplanung wurden u.a. folgende Untersuchungen erarbeitet:

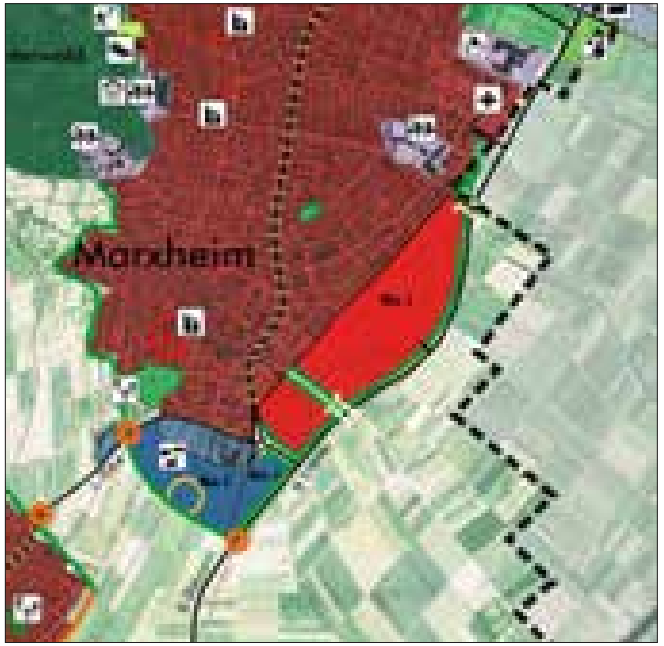
Zur Klärung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wurde im im Rahmen der Bauland-Offensive Hessen eine Machbarkeitsstudie erarbeitet (Juli 2018).

Die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Grundlagen wurden durch eine »Bestandserhebung (Fauna, Nutzungstypen) mit Bewertung der Ergebnisse und Einschätzung der entstehenden naturschutzfachlichen Problemstellungen« vom Büro für Angewandte Landschaftsökologie erarbeitet (16.12.2016).

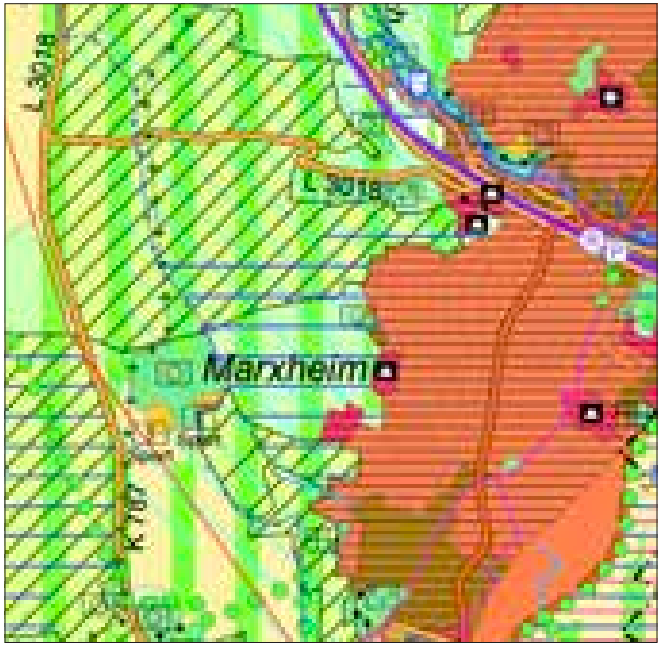
Zur Thematik der Entwässerung wurde durch das Büro Burgholzer-Trieb ein Grundkonzept erstellt (12.06.2017).

Die Fragen der Verkehrserschließung wurde in einem ersten Schritt durch das Büro mociety bearbeitet (Verkehrsuntersuchung Baugebiet Marxheim II 17.07.2017). Eine vertiefende Betrachtung erfolgte ab 2019 parallel zur Rahmenplanung durch das Büro ZIV.

Weiterhin soll die Möglichkeit der Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 BauGB mittels Vorbereitender Untersuchungen durchgeführt werden geprüft werden (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 05.09.2019).



Stadtentwicklungskonzept 2020 (2005)
Ausschnitt



Regionaler Flächennutzungsplan 2011
Ausschnitt

1.2 Rahmenplanung 2019/2020

1.2.1 Planungsprozess

Der vorliegende Rahmenplan ist das Ergebnis eines zweijährigen integrierten Planungsprozesses aus städtebaulicher Planung und Planungskommunikation. Als ersten Schritt dieses innovativen Vorgehens hat die Stadt Hofheim im Sommer 2018 ein öffentliches Meinungsbild mit dem Dialogforum »Markt der Ideen und Meinungen« eingeholt.

Die Eigentümerinnen und Eigentümer wurden im November 2018 und im Juli 2019 über Modelle der Baulandentwicklung informiert. Auch bestimmte Zielgruppen waren bereits im Fokus. Junge Menschen – Schülerinnen und Schüler der Montessori-Schule wurden Anfang 2019 in zwei Workshops beteiligt, wo sie sich über verschiedene Themen der Quartiersentwicklung austauschten und Zielbilder für »Traumquartiere« als Collagen entwarfen.

Um fachliche Grundlagen für die Rahmenplanung zu gewinnen, wurden in Frühjahr 2019 drei Fachdialoge mit Fachexpertinnen und -experten zu den Themenfeldern Mobilität & Verkehr, Klimaentlastung & Freiräume sowie Wohnen & Urbanität statt. Die Erkenntnisse flossen in die Zielformulierung ein, die im Sinne eines Meilensteins der Rahmenplanung im Sommer 2019 als sog. »Eckpunkte zur Gebietsentwicklung« formuliert und im Herbst 2019 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurden.

Parallel zur Rahmenplanung wurden durch das Büro ZIV die Möglichkeiten der übergeordneten Erschließung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr vertiefend untersucht. Im Rahmen eines öffentlichen Verkehrsforums im Herbst 2019 wurde diese Thematik ausführlich erläutert und erörtert.

Die Bearbeitung des Rahmenplans strukturierte sich im Prinzip in drei Phasen: die Erkundungsphase zur Analyse des Ortes und Festlegung des Planungsprogramms, die Konzeptphase mit der Formulierung der Ziele (Eckpunkte) und der Erstellung erster alternativer Strukturkonzepte und schließlich die Ergebnisphase mit der Ausarbeitung des finalen Rahmenplans.

Der Rahmenplan stellt den gegenwärtigen Stand der städtebaulichen Planung dar. Grundsätzlich weist er drei Funktionen auf:

1. Erkunden der Potenziale des Ortes und Aufzeigen einer Vision
Die Rahmenplanung zeigt als Instrument der informellen Planung die Entwicklungspotenziale des Planungsraums auf. Er stellt die übergeordnete städtebauliche, verkehrliche und landschaftliche Einbindung in den Kontext dar. Als robustes und visionäres Konzept soll der Rahmenplan auch über einen langen Umsetzungszeitraum hinweg im Kern Bestand haben.

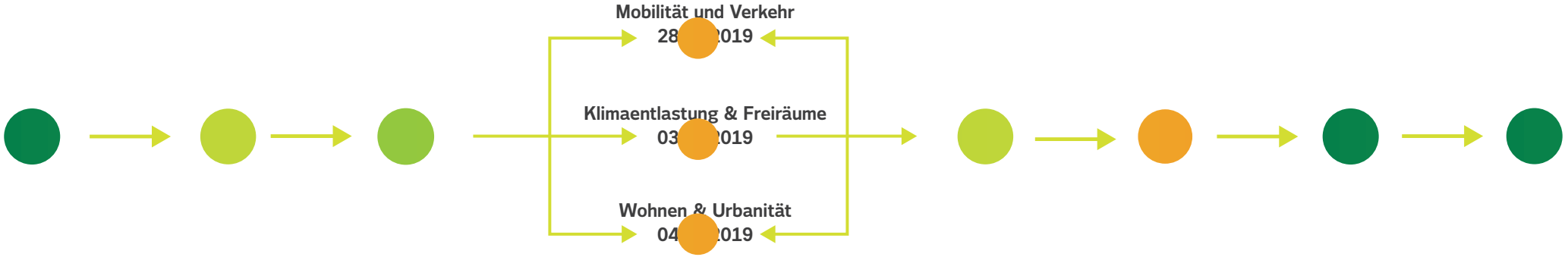
2. Kommunikationsinstrument mit anschaulichem Charakter zur Beteiligung und Information von Akteuren

Durch die anschauliche, bildhafte Darstellung der städtebaulichen Planung können die unterschiedlichen Akteure besser am Planungsprozess beteiligt werden. Der vorliegende Rahmenplan ist so konzipiert, dass er hinsichtlich der Darstellung in Plan und Text allgemein verständlich ist.

3. Grundlage für Entscheidungen und weitere Planungen (Bauleitplanung, Fachplanungen, städtebauliche Verträge)

Die informelle Rahmenplanung bildet die Grundlage für die weiteren Planungen. Sie zeigt das angestrebte Nutzungsgefüge der Flächen auf und stellt eine wesentliche Grundlage für die Betrachtung wirtschaftlicher Zusammenhänge dar. Diese werden u.a. durch die die anstehenden Vorbereitenden Untersuchungen zur Prüfung der Voraussetzungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 BauGB ausführlich betrachtet. Nach Entscheidung über ein Entwicklungsmodell erfolgt die weitere städtebaulichen Ausarbeitung und die Bauleitplanung in Form des Regionalen Flächennutzungsplans und eines oder mehrerer Bebauungspläne. Der von der Gemeinde beschlossene Rahmenplan ist nach § 1 Abs.5 Nr.10 BauGB im Zuge der Bauleitplanung als Abwägungsmaterial zu berücksichtigen.

Der Rahmenplan bildet daher eine wichtige Entscheidungshilfe für die Bürger, die beteiligten Planer, die politischen Gremien und die Eigentümer. Der Rahmenplan soll durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden.



Dialogforum am 09.08.2018

Eigentümerdialog am 28.11.2018

Schülerbeteiligung Montessori-Schule Februar 2019

Fachdialoge

Eigentümerdialog am 03.07.2019

Fachexkursion mit der Politik nach Tübingen am 09.07.2019

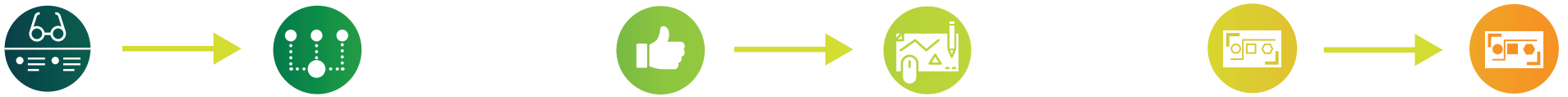
Verkehrsforum am 28.10.2019

Themenabend zum Rahmenplan am 06.11.2020

1/
Erkundungsphase 2018

2/
Konzeptphase 2019

3/
Ergebnisphase 2019 / 2020



Analyse

Planungsprogramm

Eckpunkte

Strukturkonzepte

Entwurf Rahmenplan

Rahmenplan

1/
Erkundungsphase 2018

2/
Konzeptphase 2019

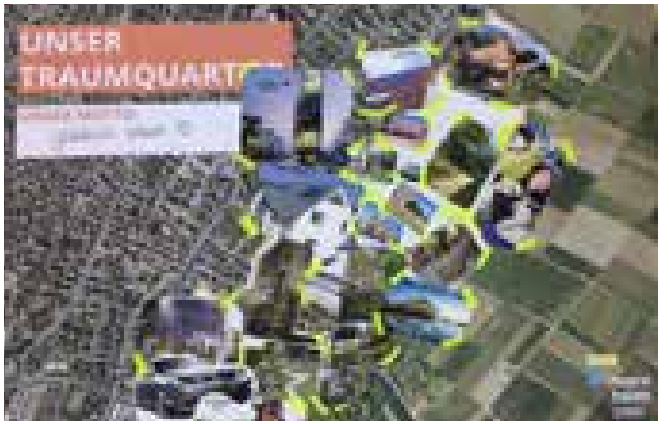
3/
Ergebnisphase 2019 / 2020

1.2.2 Dialogforum

Als Auftakt zum Beteiligungsprozess fand am 28. August 2018 das Dialogforum »Markt der Ideen und Meinungen« statt, an der ca. 400 Interessierte teilgenommen haben. An diesem Abend wurden Vorstellungen, Ideen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger abgefragt, um diese frühzeitig in der Analysephase zu berücksichtigen. Die eingegangenen Fragen, Ideen und Hinweise aus der Öffentlichkeit ergaben ein breites Themenspektrum, das hier nur auszugsweise genannt werden kann:

- Berücksichtigung existierender Freiraumqualitäten und Schaffung neuer lebenswerter Freiräume.
- Die Verknüpfung des neuen Stadtteils mit Alt-Marxheim und der Landschaft. Das neue Gebiet solle sich einfügen, vor allem mit Blick auf eine aufgelockerte Baustruktur mit vielseitiger, ansprechender Architektur.
- Eine klimaneutrale Bauweise könnte dem Quartier einen eigenen Charakter geben.
- Klassische Einfamilienhäuser für Familien über Mehrfamilienhäuser mit großen und kleineren Wohnungen, vor allem auch für Einpersonenhaushalte bis hin zu neuen Wohnformen, die ein Miteinander der Generationen fördern.
- Ausreichende Schul- und Kindergartenkapazitäten, um die Attraktivität für Familien zu steigern.
- Das Freizeitangebot sollte Jung und Alt ansprechen – Spielplätze und ein zentraler, lebendiger Platz mit ausreichend Sitzmöglichkeiten. Weitere Stichworte sind hier „behindertengerecht“ und „barrierearm“ sowohl beim Wohnraum selbst als auch im öffentlichen Raum.
- Sowohl geförderter Wohnungsbau als auch frei finanzierte Lösungen sollen zusätzlich jungen und mittelständischen Familien den Erwerb von Wohneigentum möglich machen.
- Die Sorge vor stark wachsendem Verkehr, unter anderem auf der Rheingaustraße, dominiert. Gefragt wird nach intelligenten und attraktiven Mobilitätslösungen im Sinne eines ganzheitlich durchdachten Verkehrskonzeptes, das nicht nur auf das private Auto setzt.
- Im Zuge des öffentlichen Verkehrs sollte der direkte Anschluss an die Innenstadt verbessert werden, beispielsweise durch eine zweite Bahnüberquerung bzw. -unterführung, vor allem für Fußgänger und Fahrradfahrer. Auch für den ruhenden Verkehr werden Lösungen gefordert, beispielsweise durch Tiefgaragen oder dezentrale Parkhäuser als Quartiersgaragen.
- Die jetzigen Bewohnerinnen und Bewohner könnten durch neue Angebote profitieren, die im Zuge des Baugebiets entstehen und fußläufig gut aus Alt-Marxheim erreichbar sein sollen. Hier werden vor allem Orte des täglichen Bedarfs genannt, die zum Verweilen einladen und den Stadtteil attraktiver machen.
- Den positiven Aspekten und Ideenvorschlägen, die die Möglichkeiten des Bauvorhabens in den Vordergrund stellen, stehen auch kritische Anregungen gegenüber. Kritiker verweisen auf Leerstände und Möglichkeiten im Bestand, die zuerst bebaut werden sollten. Zudem seien die zu erwartenden Verkehrsprobleme und die vorhandenen Natur- und Bodenqualitäten Argumente gegen eine weitere bauliche Entwicklung der Siedlungsfläche.

Ideen der Schülerinnen und Schüler der Montessori-Schule



Dialogforum »Markt der Ideen und Meinungen«

1.2.3 Fachdialoge

Im März/April 2019 fand eine dreiteilige Fachdialog-Reihe mit Fachexpertinnen und -experten statt. Die Fachdialoge richteten sich an die politisch gewählten Vertreterinnen und Vertreter Hofheims.
Ziele waren:
• einen gemeinsamen Wissensstand herzustellen, aktuelle fachliche Trends zu diskutieren und
• eine fachliche Grundlage für das bereits oben genannte politische Eckpunktepapier herzustellen.

Auch lokale Fachakteure waren eingeladen und erhielten somit die Gelegenheit in den Dialog mit Wissenschaft und Forschung zu treten.
Zu drei Themenschwerpunkten Mobilität & Verkehr, Klimaentlastung & Freiräume sowie Wohnen & Urbanität wurden jeweils drei Expertinnen/Experten eingeladen. Sie hatten die Aufgabe, aufzuzeigen, welche Trends aktuell wirken, welcher Wissensstand vorliegt und wie dieser für eine zukunftsfähige Quartiersentwicklung genutzt werden sollte.

Die fachlichen Impulse wurden diskutiert und Meinungen ausgetauscht. Das fachliche Meinungsbild machte deutlich, wie wichtig eine ganzheitliche Betrachtung für die weitere Rahmenplanung und Gebietsentwicklung ist.

Fachdialog 1
Mobilität & Verkehr

Prof. Dr.-Ing. Jan Riel,
Hochschule Karlsruhe, Institut für Verkehr und Infrastruktur

Eric Kruzycki,
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Wiesbaden

Ralf Pelkmann,
ABGnova, Frankfurt am Main

Der erste Fachdialog beschäftigte sich mit der Frage, wie das Quartier mit dem Thema Verkehr und den zusätzlich zu erwartenden Verkehren umgehen könnte und sollte.

Der Aspekt Versiegelung
Der Grad der Flächenversiegelung durch Straßenräume und KFZ-Stellplätze prägt ein Quartier. Je mehr Flächen versiegelt werden, desto weniger Platz ist für das Grün. Aber nicht nur das. Auch bei Starkregenereignissen verhindert ein hoher Versiegelungsgrad eine zügige Versickerung des Regenwassers.
Ein weiterer Nachteil ergibt sich dadurch, dass Verkehrsflächen bei hoher Sonneneinstrahlung stark aufheizen. Grünflächen hingegen bieten einen kühlenden Effekt im Quartier. Starkregen- und Hitze-Ereignisse, die der Klimawandel mit sich bringt, müssen zukünftig bei der Planung eines Quartiers stärker berücksichtigt werden. Flächen sind hell und möglichst begrünt mit möglichst geringer Versiegelung zu planen.

Der Aspekt Nahmobilität
Auch ist die Nahmobilität zu stärken. Die Verkehrsflächen sollen das Radfahren erleichtern und einladend für Radfahrer und Fußgänger gestaltet sein. Der Autoverkehr sollte eine untergeordnete Rolle spielen.
Die Experten empfehlen Quartiersgaragen am Rande von Wohngebieten zu positionieren, reine Parkplatzflächen möglichst gering zu halten und mehr Platz für Grünflächen bereit zu stellen. Damit entsteht nicht nur ein klimagerechtes Quartier. Weniger Lärm und Verschmutzung führen zu einer gesteigerten Wohn- und Lebensqualität. Klar ist, dass Bewohnerinnen und Bewohner ein gutes Mobilitätsangebot brauchen. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und alternative Mobilitätsangebote wie (E-)-Carsharing und E-Bikes sind von Vorteil.

Das Konzept »Quartier der kurzen Wege«
Weiterhin wurde von der Konzeption eines »Quartiers der kurzen Wege« gesprochen. Eine gute Nahversorgungsinfrastruktur ermöglicht, dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, anstatt mit dem privaten PKW. Die Bedürfnisse der verschiedenen Bewohnergruppen sind in die Planung mit einzubeziehen.
Die verkehrliche Anbindung grundsätzlich
Die Grundsätze der Mobilität sollten darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und andere Verkehrsangebote zu stärken, insbesondere das Radfahren, das zu Fuß gehen und das öffentliche Angebot mit Bussen, Umstieg zur Bahn, Carsharing. Die Erschließung des Gebiets ist durch Stadt-/ Verkehrsplaner hierauf aufbauend zu entwickeln.

Fachdialog 2
Klimaentlastung und Freiräume

Andrea Georgi-Tomas,
Geschäftsführerin ee concept, Darmstadt

Prof. Dr. Constanze Petrow,
Hochschule Geisenheim, Institut für Freiraumentwicklung

Harald Hoeckner,
Fachzentrum Klimawandel und Anpassung, Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, Wiesbaden

Im zweiten Fachdialog wurde darüber diskutiert, welche Möglichkeiten es für die Gestaltung der Siedlungsfreiräume von Marxheim II gibt und wie das Quartier so gestaltet werden kann, dass die Klimabelastung möglichst gering gehalten wird.

Grünflächen an sich
Grünflächen bieten Platz zum Aufhalten und für die Naherholung. Sie puffern zudem starke Niederschläge ab und schützen somit vor Schäden (»Schwammwirkung«). Damit haben sie eine wichtige soziale und ökologische Funktion. In der Diskussion wurde eingebracht, dass die Unterhaltung von Grünflächen Kosten verursacht. Hier sollte Bewohnerinnen und Bewohner eines Quartiers die Möglichkeit gegeben werden, bei der Pflege und Unterhaltung ihrer Grünflächen mitzuwirken. Auch die Art der Anlage der Grünflächen sollte frühzeitig die damit verbundenen Folgekosten im Blick haben.

Ästhetik und Aneignung
Die Grünflächen sind so zu gestalten, dass sie einladend wirken und benutzbar sind für verschiedenste Altersgruppen, sprich alle Generationen. Eine abwechslungsreiche Gestaltung sollte Grundsatz sein.
Es sollte bei der Gestaltung von Grünflächen nicht um die Mode der Landschaftsarchitekten gehen, sondern um die Bedürfnisse der Menschen. Natürliche und sinnvolle Freiräume zu gestalten heißt z.B. Schattenräume vorzusehen, Sitzgelegenheiten mit schönen Ausblicken auf den Freiraum und Interaktionen zu gestalten, Wege mit blühenden Randbepflanzungen zur Versickerung anzulegen, das Kleinklima mit quartiersadäquater Flora auszustatten, so dass auch hier ein ökologischer Beitrag geleistet werden kann.
Viele Beispiele zeigen, dass häufig das Design und weniger der praktische Nutzen Grundgedanke von Freiraumplanung leitend ist. Deshalb ist darauf zu achten, dass die Bedürfnisse der Menschen in den Vordergrund gerückt werden. So können Grünflächen entstehen, an denen sich die Menschen erfreuen und es genießen, sich hierin aufzuhalten. Flächen müssen dabei nicht vordefiniert sein bis ins Detail sondern sie sollten den den Rahmen bieten innerhalb dessen verschiedenste Aktivitäten (Spazieren gehen, sich relaxen, sich treffen, spielen, Sport machen, gärtnern oder oder) stattfinden können.

Energie und Klima
Bezüglich der Klimaentlastung wurde Bezug genommen auf die Bauweise. Eine energiesparende und klimafreundliche Bauweise wird zwar häufig von höheren Investitionskosten begleitet, diese amortisieren sich jedoch nach gewisser Zeit und führen langfristig zu Kostenersparnissen. Neben der Wahl der Baumaterialien – Lehm und Holz kommt beispielsweise zunehmend Bedeutung zu – sind helle Farben und flexible Grundrissgestaltungen, die sich anpassen lassen an unterschiedlichste Wohn- und Lebensformen wichtige Faktoren zur Gestaltung effizienter Gebäude. Die Steuerung der Energieversorgung von Gebäuden durch »smart home« und die Vernetzung mit der übergeordneten Energieversorgung wird ebenfalls an Bedeutung gewinnen. Sinnvolle Begrünungen von Gebäuden (Fassaden-/ Dachbegrünungen) und der Einsatz regenerativer Energie leisten einen Beitrag zur Klimaentlastung.

Fachdialog 3
Wohnen und Urbanität

Prof. Dr. phil. Nat. Riklef Rambow,
Karlsruher Institut für Technologie,
Fachgebiet Architekturkommunikation

Prof. Dipl.-Ing. Christoph Mäckler,
Deutsches Institut für Städtebaukunst, Frankfurt am Main

Prof. Dr.-Ing. Michael Peterek,
Frankfurt University of Applied Science,
Fachbereich Architektur, Bauingenieurwesen und Geomatik

Bei dem Thema Wohnen und Urbanität ging es um die Frage der Bauweisen und um das Zusammenspiel von Gebäuden, Straßen und Freiräumen.

Mischung und Vielfalt
Hofheim liegt mitten in der Region und attraktiver Wohn- und Lebensort. Das neue Wohnquartier hat nicht eine sondern viele Zielgruppen. Es sollte nicht nur für Familien geplant werden, die dann gemeinsam dort alt werden, weil die Lebenskonzepte der Menschen immer diverser und bunter werden und weil ein gemischtes Quartier stabiler und attraktiver ist. Die Lebensbiografien verändern sich, es gibt Phasen des Lebens alleine als Single, zu zweit als Paar und als Eltern mit Kindern. Und es ist zu beobachten, dass das Bedürfnis in Gemeinschaft zu leben steigt. Die Vorstellungen zu privatem/individuellem, halböffentlichem und öffentlichem Raum verändern sich.

Ein Stück Stadt/ integrierte Entwicklung
Damit ein zukunftsfähiges Quartier mit Vielfalt und Mischung entstehen kann, ist eine bestimmte bauliche Dichte Voraussetzung. Als angemessen hierfür werden 120-150 Einwohner pro Hektar gesehen. Damit wird auch der Erfolg von Nahmobilität ermöglicht und das »Quartier der kurzen Wege« wird machbar. Diese Empfehlung unterstreicht, was bereits im Fachdialog Mobilität und Verkehr deutlich wurde. Kurze Wege und ein passender Modal Split sind frühzeitig bei der Planung zu berücksichtigen.
Neben den Zutaten der Dichte, der Vielfalt und Mischung sind gut gestaltete Grün- und Freiräume entscheidend für den Erfolg eines Quartiers. Die Attraktivität öffentlicher Räume entscheidet darüber, wie häufig diese frequentiert werden. Hohe Frequenz wirkt wie ein Magnet und ist ein Argument für die Standortentscheidung von Einrichtungen der Nahversorgung.
Die bauliche Gestaltung sollte so entwickelt werden, dass es ein Vorne und ein Hinten gibt. Je weiter vorne im Gebäude oder vor dem Gebäude desto öffentlicher, je weiter hinten, desto privater wird der Raum. Privater Raum ist z.B. der Innenhof, der Innenbereich mit Gärten, Balkone, Loggien oder Dachgärten/-terrassen. Öffentlicher Raum sind die Flächen für Radfahrer, Fußgänger, für Autos und Parkflächen, aber auch Bepflanzungen und öffentliche Plätze, Wege und Grünbereiche.

Insgesamt wurde im Fachdialog Wohnen und Urbanität festgestellt, dass hier alle Themen zusammen kommen. Das neue Quartier ist als Teil von Marxheim und als Teil von Hofheim zu sehen. Bestand und Neubaugebiet sind aufeinander abzustimmen. Verkehr, Mobilität, Grün-/ Freiräume und Städtebau sind miteinander vernetzt zu planen, so dass ein lebenswertes Stück Stadt geplant und gebaut werden kann.

»Die Veranstaltungsreihe der Fachdialoge hat gezeigt, dass für die Gestaltung eines idealen Wohnquartiers keine allgemein anwendbare Musterlösung existiert, gleichwohl aber ein Rahmen definiert werden muss, der Anforderungen und Qualitäten schon frühzeitig festlegt.
Die Fachdialoge boten ein fundiertes Spektrum an Informationen und innovativen Ansätzen schaffen, welche die zukünftige Quartiersplanung in positiver Weise begleiten werden.«

2. Rahmenbedingungen

HOFHEIM
RÖMERWIESEN

2.1 Standort in der Region

Der Standort Römerwiesen weist eine hervorragende Lagegunst in der Region auf. Er verbindet große Zentralität mit hervorragenden Wohnbedingungen. Durch die Lage am südlichen Rand des Vortaunus mit dem in die Mainebene (etwa 90m ü. NN) herausgeschobenen »Eppsteiner Horsts« öffnet sich aus dem Areal (etwa 140m ü. NN) ein Panoramablick zu den Mittelgebirgen Spessart und Odenwald sowie zur Skyline Frankfurts, dem Flughafen und vielen weiteren Orten.

Etwa in der Mitte zwischen Frankfurt (16,5 km) und Wiesbaden (14 km) gelegen bieten sich im Umkreis von wenigen Kilometern eine Vielzahl attraktiver Arbeitsstandorte wie beispielsweise der Flughafen (8,5 km), der Industriepark Höchst (5,5 km), das Opelwerk in Rüsselsheim (10 km) oder der Dienstleistungsstandort Eschborn (11,5 km). Viele weitere Einrichtungen aus den Bereichen Forschung und Bildung sind in kurzer Entfernung gut erreichbar.

Die Nähe zu attraktiven Landschaftsräumen wie dem Taunus und dem Rheingau aber auch die Lage unweit des Regionalpark und die guten Umweltbedingungen (geringe Lärmbelastung) prädestinieren die Römerwiesen zu einem attraktiven Wohnstandort.

14 km
16,5 km
8,5 km
14 km
©opentopomap.org

2.2 Lage im Raum

Das Gebiet für das geplante Quartier liegt am südöstlichen Rand des Stadtteils Marxheim in etwa 500 m Entfernung zum Ortskern. Die Distanz zum Bahnhof Hofheim beträgt Luftlinie etwa 1 km, zur Altstadt Hofheims etwa 1,4 km.

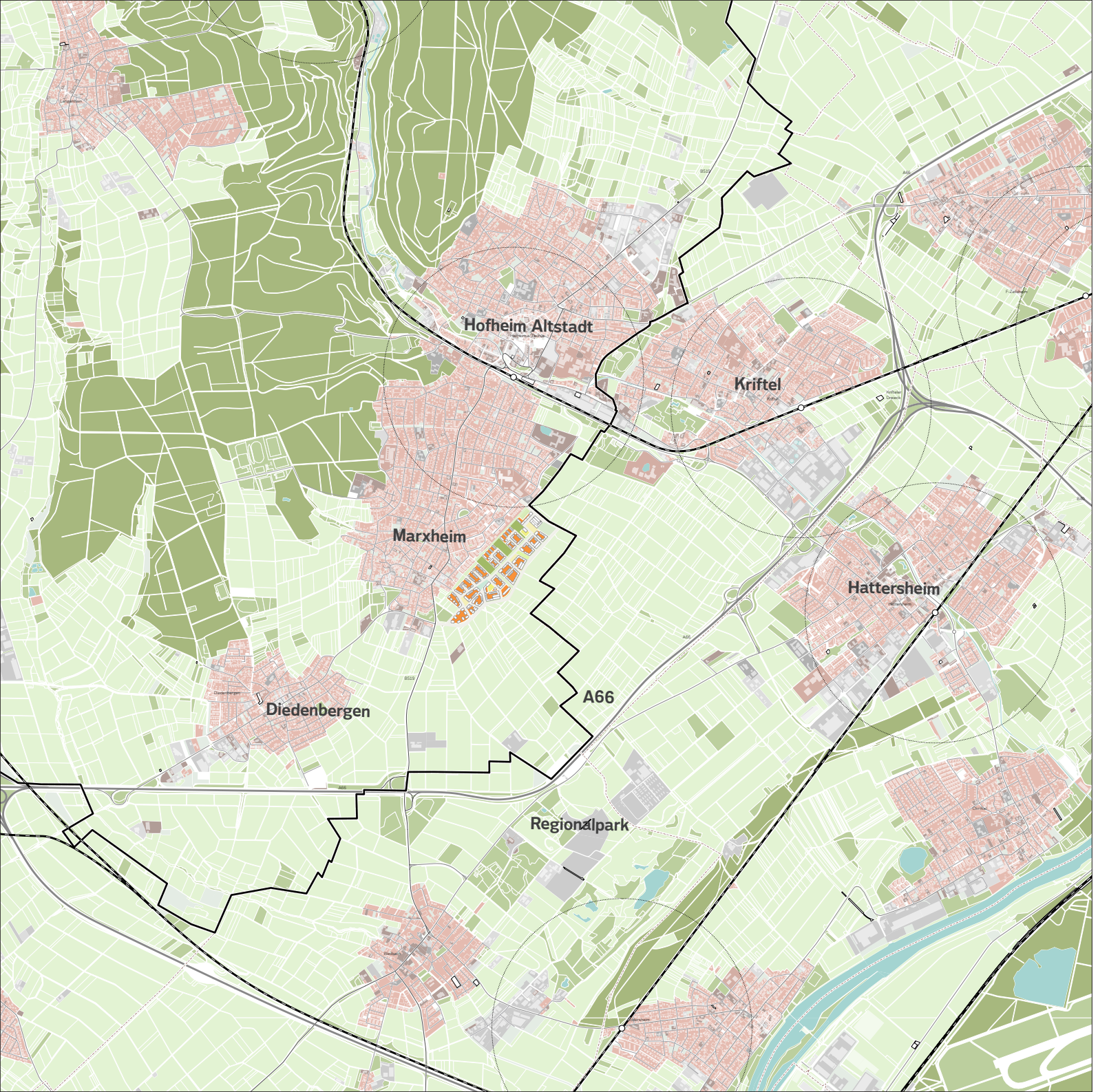
Die Gemarkungsgrenze zur Nachbargemeinde Kriftel befindet sich in unmittelbarer Nähe und grenzt im Norden sogar direkt an die Plangebietsgrenze an.

Ein weiterer wesentlicher Bezugspunkt in der näheren Umgebung ist die etwa 1,2 km Entfernung parallel zum heutigen Ortsrand verlaufende A 66. Sie ist für Radfahrer und Fußgänger über zwei Brücken querbar, so dass die Gemeinde Hattersheim mit der S-Bahnstation an der Strecke Wiesbaden - Frankfurt in etwa 3,3 km erreichbar ist.

Ferner erstreckt sich unweit der A 66 der Regionalpark RheinMain mit den rekultivierten Weilbacher Kiesgruben, einem äußerst attraktiven Landschaftsraum mit interessanten pädagogischen Angeboten. Das Regionalpark-Besucherzentrum mit dem markanten Aussichtsturm ist in etwa 1,8 km vom Planungsraum aus erreichbar.

Eine weiterer wesentlicher Standortfaktor ist die Nähe zu den Wäldern des Taunus, dessen Ausläufer in etwa 1 km Entfernung fußläufig erreichbar sind.

Lage im Raum


Hofheim Altstadt
Kriftel
Marxheim
Hattersheim
Diedenbergen
A66
Regionalpark

2.3 Geschichte des Ortes

Die topographisch exponierte Lage an den Ausläufern des Taunus in die Mainebene prädestinierte den Ort schon zu Zeiten der Römer für die Errichtung einer temporären Siedlung. Gelegen etwa 50 m südlich der Elisabethenstraße auf etwa halber Strecke zwischen Mainz Kastel und der Siedlung Nida im nördlichen Stadtgebiet Frankfurts errichteten die Römer um 80 n. Chr. ein Militärlager (»Hofheim III«). Mittels geomagnetischer Prospektionen in den Jahren 2017 - 2018 und Grabungen im Sommer 2020 (25.07. - 01.09.) konnte die Grundstruktur des Lagers herausgearbeitet werden. Es weist die typische »Spielkartenform« mit abgerundeten Ecken auf. Die Abmessungen betragen ca. 290 x 190 m, die Innenfläche nimmt ca. 5,5 ha ein. Damit bot das Militärlager Platz für etwa 1.000 Reiter oder 1.500 Fußsoldaten. Infolge des Fehlens von Holzbefestigungen (z.B. Palisaden, Stützpfosten etc.) kann davon ausgegangen werden, dass das Lager nur ein saisonales Feldlager war. »welches evtl. über mehrere Wochen oder Monate benutzt wurde, maximal aber wenige Jahre« (Scholz 2020, Vorbericht der Ausgrabungen). Möglicherweise diente das Lager auch als »Baulager zum Ausbau der Römerstraße und anderer Infrastrukturen, als das rechtsrheinische Gebiet« nach dem siegreichen Chattenfeldzug 83 - 85 n. Chr. »dauerhaft besetzt und als Teil der neu gegründeten Provinz Germania Superior erschlossen wurde« (Scholz 2020).

Der Ort Marxheim entwickelte sich erst später als Ringdorf (erste urkundlich Erwähnung 1191 damals noch Marbodesheim) nördlich der Elisabethenstraße »am Südrand des Eppsteiner Horsts im Vortaunus beim Übergang zum Main-Taunus-Vorland. Die Siedlung erstreckt sich in einer Talmulde am Osthang des Höhenrückens beim westlichen Ufer des Schwarzbachs« (https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/ol/id/43600702001).
Der Ortskern von Marxheim ist trotz baulicher Erweiterungen und Änderungen noch gut im Ortsbild und Stadtgrundriss erkennbar.

Die weitere Entwicklung von Marxheim erfolgte überwiegend in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts schrittweise in Richtung Nordosten, so dass der Ort seit Jahrzehnten nahtlos in die Gemarkung der Kernstadt übergeht.

Ausgrabungen Sommer 2020, Foto: J. Gier

HOFHEIM RÖMERWIESEN

Luftbild mit Geschichte

Römisches Feldlager und Elisabethenstraße

0m 100m 200m 300m 400m 500m

2.4 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur in der Nachbarschaft ist im wesentlichen geprägt durch Wohngebäude aus den unterschiedlichen Epochen der Entstehung. Es wechseln sich verschiedene Gebäudetypen mit differenzierten Geschossigkeiten ab. Die Nutzungsstruktur ist nahezu ausschließlich Wohnen.

Situation Planungsraum

1 Kreishaus
2 Heiligenstockschule
3 Johann-Hinrich-Wichern-Schule
4 Gerhart-Hauptmann-Schule
5 Städtische Kindertagesstätte
6 Kindergärten St.Bonifatius und Caritas
7 St. Peter und Paul
8 Thomaskirche
9 Gesamtschule Am Rosenberg
10 Montessori-Zentrum
11 Kath. Gemeindezentrum
12 St.Georg
13 Grundschule
14 Friedhof
15 Bürgerhaus
16 Supermärkte

0m 100m 200m 300m 400m 500m

2.5 Freiraumstruktur

Die Freiraumstruktur des Plangebiets stellt sich derzeit überwiegend als landwirtschaftlich genutztes Areal dar. Die Topographie ist relativ eben, das Gelände fällt vom Rand an der Elisabethenstraße in Richtung Südosten leicht ab (etwa 5m Höhendifferenz).

»Das Gebiet besteht zwar zu rund 2/3 aus Ackerflächen, ist in Teilen aber dennoch abwechslungsreich strukturiert und wird abschnittsweise durch einen hohen Anteil von Gehölzen mitgeprägt. Dies gilt insbesondere für die Übergangszonen vom Ortsrand zur offenen Feldflur, wobei vor allem in den südlichen Teilen des Gebiets ein Gemenge unterschiedlicher und zum Teil auch schwer definierbarer Nutzungen und Biotopstrukturen anzutreffen ist. In unterschiedlicher Zusammensetzung verzahnen sich dort Streuobst- und sonstige Hochstamm-Obstbaumbestände mit unterschiedlicher Unternutzung, Obstbaumplantagen unterschiedlichen Aufbaus und unterschiedlicher Nutzungsintensität, Wiesen, Weiden, Äcker, Brachen und Kleingärten. Dazu kommen etliche Grundstücke mit zum Teil sehr markanten Gehölzbeständen, die zum Teil nicht erkennbar genutzt werden und zum Teil als extensive Freizeitgrundstücke dienen und/oder offenbar gerade einem Nutzungswandel unterliegen und in jüngerer Vergangenheit teilentbuscht wurden.« (Bestandserhebung Büro für Angewandte Landschaftsökologie 2016, S. 3)

Der Schwerpunkt des Baum- und Gehölzbestands befindet sich im südlichen Teil des Gebiets, welches auch aufgrund der Parzellenstruktur deutlich kleinteiliger ist als der eher offene Teilbereich im Norden.

Der Planungsraum weist ein System von wegebegleitenden Gräben auf, die temporär Wasser führen. Die beiden Regenrückhaltebecken Kastengrund im Süden und Seegraben im Norden sind durch ihren umfassenden Bewuchs ortsbildprägend, als technische Anlagen jedoch eingezäunt und nicht zugänglich.

Die 2016 durchgeführte faunistische »Bestandserhebung hat sich auf die potenziell im Gebiet vorkommenden artenschutzrechtlich relevanten Arten und Artengruppen bezogen. Dies sind Vögel, Fledermäuse, Reptilien unter besonderer Berücksichtigung der streng geschützten Zauneidechse, Feldhamster und Hirschkäfer.
Bei den durchgeführten Detektorbegehungen wurden vier Fledermausarten nachgewiesen. Besonders häufig und in der Nähe von Gehölzstrukturen in allen Teilen des Gebiets anzutreffen ist die Zwergfledermaus. Die verbleibenden drei Arten waren Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und Rauhautfledermaus. Die nachgewiesenen Fledermäuse wurden nur bei der Jagd oder im Überflug festgestellt. Nachweise von Quartiernutzungen konnten nicht erbracht werden. Aus den Ergebnissen der durchgeführten Untersuchungen lässt sich ableiten, dass den stark von Gehölzen geprägten Gebietsteilen eine hohe Bedeutung als Nahrungsbiotop für die im angrenzenden Siedlungsbereich lebenden Fledermauspopulationen zukommt.
Bei den Untersuchungen konnte ein Vorkommen des Feldhamsters und des Hirschkäfers nicht bestätigt werden. Weiter wurde mit der Zauneidechse nur eine Reptilienart nachgewiesen, und diese auch nur mit einer Einzelbeobachtung.

Im Untersuchungsraum wurden insgesamt 40 Vogelarten nachgewiesen, wovon 31 Arten als Brutvogelarten eingestuft wurden. Von den nachgewiesenen Brutvögeln haben zwei einen hessenweit ungünstig-schlechten (roten) und fünf einen ungünstig-unzureichenden (gelben) Erhaltungszustand (Gartenrotschwanz und Steinkauz bzw. Feldlerche, Goldammer, Haussperling, Klappergrasmücke und Stieglitz). Die höchsten Brutplatzdichten finden sich im südlichen und südwestlichen Gebietsteil, wo sich gehölzreiche Strukturen konzentrieren. Das Untersuchungsgebiet ist trotz der großen und weitgehend unbesiedelten Ackerflächen als ausgesprochen artenreiches und dicht besiedeltes Brutbiotop für Vögel bewertet worden. Es handelt sich letztlich um ein am Rand des Siedlungsraumes gelegenes Rückzugsgebiet mit entsprechend hoher Bedeutung für die lokale Avifauna.«
(aus der Anlage 3 zur Vorlage 2017 075)

Freiraumstruktur

Brutreviere von Vögeln

- Arten im ungünstigen Erhaltungszustand
- Arten im günstigen Erhaltungszustand

Quelle: Faunistische Bestandserhebung,
Büro für Angewandte Landschaftsökologie, 2016

Höhlenbäume Fledermäuse

- Höhlenbaum-Nachweise
- Haupteinflugrouten der Zwergfledermaus (Nachweise in allen Teilen des Gebiets)
- B Breitflügelfledermaus
- A Großer Abendsegler
- R Rauhautfledermaus

Quelle: Faunistische Bestandserhebung,
Büro für Angewandte Landschaftsökologie, 2016

- Bestehender Baum

Quelle: Luftbildauswertung tobe.STADT 2020

0m 100m 200m 300m 400m 500m

3. Ziele

HOFHEIM
RÖMERWIESEN

Die Zielvorstellung des Rahmenplans wurden in einem Zwischenschritt als sog. Eckpunkte zur Gebietsentwicklung erarbeitet und beschlossen. Aufbauend auf den Erkenntnissen des Dialogforums vom 09.08.2018 sowie der Fachdialoge Mobilität & Verkehr am 28.03.2019, Klimaentlastung & Freiräume am 03.04.2019 und Wohnen & Urbanität am 04.04.2019 fassten die Eckpunkte sowohl das öffentliche Meinungsbild als auch die fachlichen Anforderungen an die städtebauliche Planung zusammen.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hofheim am Taunus hat sodann in ihrer 26. Sitzung am 30.10.2019 den Eckpunkten (Stand 26.09.2019) für den Rahmenplan zugestimmt. Die weitere Erstellung des Planwerkes solle auf der Grundlage dieser Eckpunkte erfolgen.

Die Eckpunkte stellten insofern die Leitplanken für die vorliegende Ausarbeitung des Rahmenplans dar. Es hat sich dabei gezeigt, dass die Eckpunkte eine hervorragende und tragfähige Grundlage bildeten. Sie werden unverändert als Zielkonzept in den vorliegenden Rahmenplan übernommen. Im folgenden werden die Eckpunkte nochmals dargelegt und erläutert. In den darauf folgenden Kapiteln 5 Konzept und 6 Vertiefung wird die Umsetzung der Eckpunkte in das städtebauliche Konzept aufgezeigt und veranschaulicht.

3.1 »Zukunftsfähige und exzellente Quartiersentwicklung«

»Zukunftsfähige und exzellente Quartiersentwicklung« auf 4 Wirkungsebenen

»Marxheim II«

Neues, exzellentes Quartier mit hoher Qualität bzgl.

1. Wohnen und Urbanität
2. Klimaentlastung und Freiräume
3. Mobilität und Verkehr

Marxheim

» Weitere Verbesserung der Lebensqualität durch Verkehrsentlastung
» Entwicklung zusätzlicher neuer Angebote zum Wohnen, zur Versorgung, zur Erholung, zur Bildung

Hofheim a. Ts.

» Schaffung von attraktivem Wohnraum mit neuen Wohnformen
» Sicherung der Zukunftsfähigkeit von Hofheim
» Vorbild für andere Wohnquartiere in Hofheim (know-how Transfer)

Region Rhein-Main

» Innovativer Beitrag zur Weiterentwicklung der Region

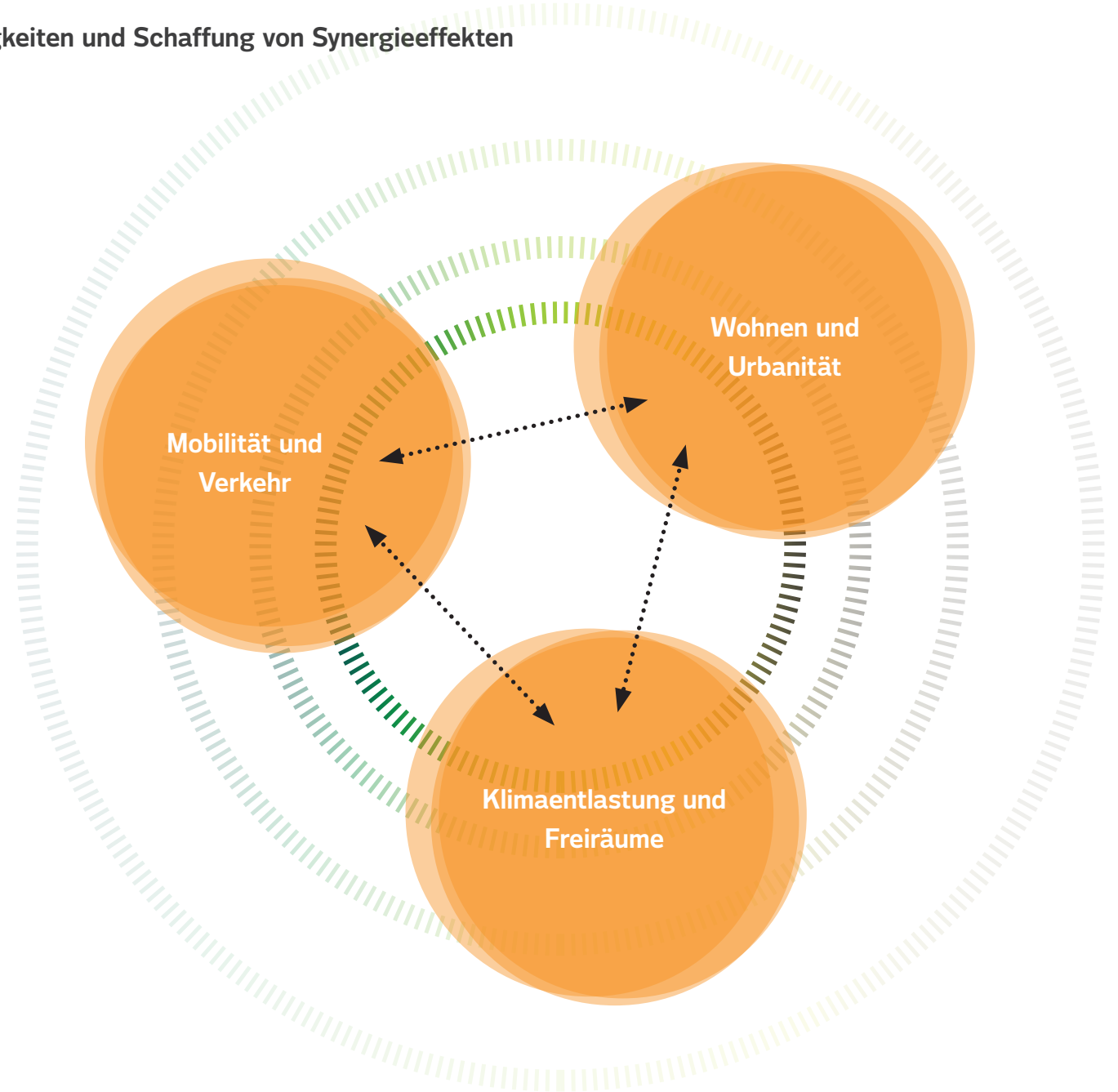
3.2 Integrierte Betrachtung der drei zentralen Themenfelder

Beachtung der wechselseitigen Abhängigkeiten und Schaffung von Synergieeffekten

1. Wohnen und Urbanität

2. Klimaentlastung und Freiräume

3. Mobilität und Verkehr

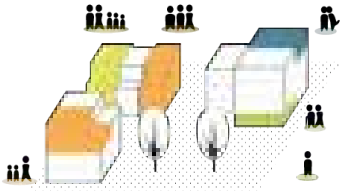


3.3 Wohnen und Urbanität

Entwickeln eines vitalen und vielfältigen Quartiers am Übergang zur Landschaft

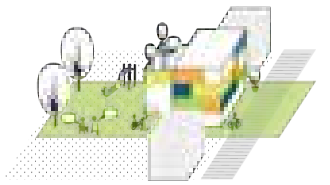
1

Breites Spektrum an Wohntypologien für viele Zielgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen



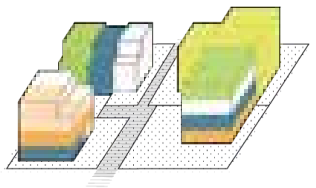
2

Realisierung gemeinschaftlicher Wohnformen



3

Vielfältige Parzellierung und breite Streuung der Eigentumsverhältnisse

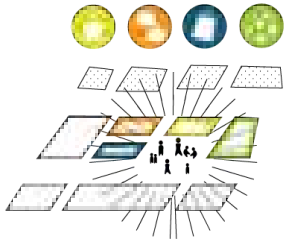


4

Wohnungsnahe Versorgung mit sozialer Infrastruktur wie Kindergärten und Pflegeeinrichtungen sowie kleinteiliges, verträgliches Gewerbe

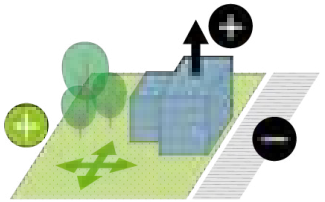
5

Quartiersmitte als öffentliches Zentrum auch für die bestehende Ortslage von Marxheim mit Nahversorgung, einer höheren Dichte und funktionaler Mischung insbesondere in den Erdgeschosszonen



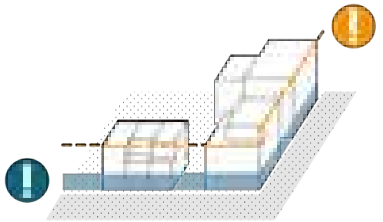
6

Kompakte, flächensparende Bebauung mit geringer Bodenversiegelung



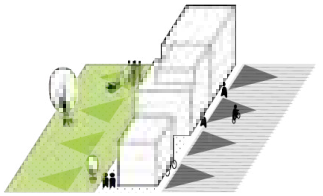
7

Gestalterische Vielfalt auf Basis klarer Vorgaben zur Realisierung individueller Nachbarschaften mit eigenständigem Charakter



8

Klare Fassung öffentlicher Räume durch die Bebauung (Vorne), Schaffung privater, geschützter Freiräume (Hinten)



3.4 Klimaentlastung und Freiräume

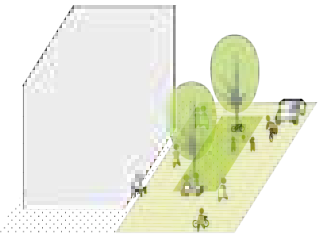
Gestaltung eines Systems lebendiger und ökologisch wertvoller Freiräume unterschiedlicher Öffentlichkeitsgrade zwischen privat, gemeinschaftlich, halböffentlich und öffentlich

1

Zentraler Platz als Treffpunkt für die Bewohner des neuen Quartiers und von Marxheim

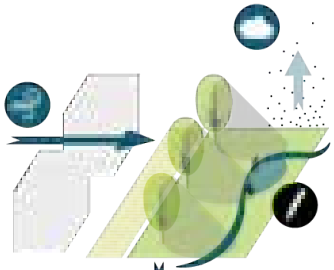
2

Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität



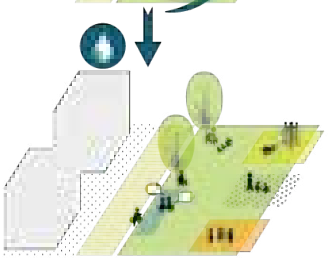
3

Klimawirksame Freiraumgestaltung (Verschattung, Verdunstung, Durchlüftung, Hitzeresistenz)



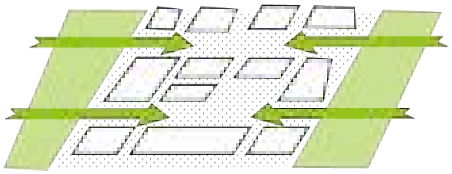
4

Vielfältige Nutzungsangebote (Sitzgelegenheiten, Spielbereiche / -Objekte) für alle Alters- und Nutzergruppen



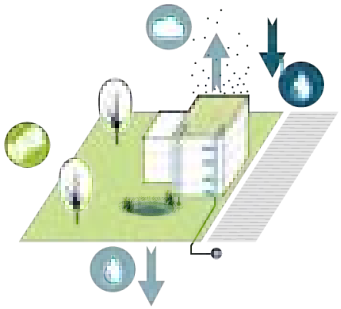
5

Abwechslungsreiche Gestaltung mit natürlichen Landschaftsräumen und hochwertigen Stadträumen



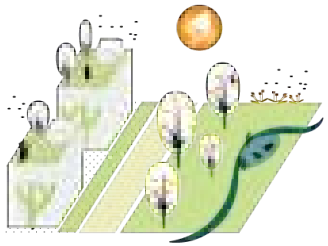
6

Minimierung versiegelter Flächen und Bewirtschaftung des Regenwassers zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Starkregen



7

Intensive Durchgrünung des Quartiers (Baumpflanzungen, Begrünung von Flachdächern, Fassaden, Vorgärten) und Erhalt wertvoller Biotopstrukturen und Bäume

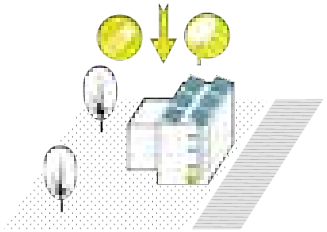


8

Gestaltung eines attraktiven Wegenetzes im Quartier und in der Landschaft

9

Nullenergiebebauung mit energiesparender Bauweise (graue Energie, Energieverbrauch, ...) und intelligenten Versorgungssystemen

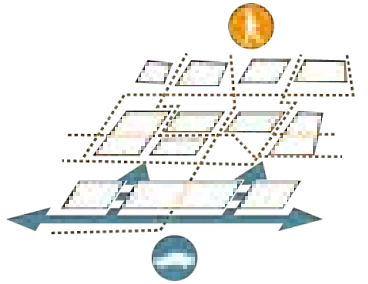


3.5 Mobilität und Verkehr

Zukunftsgerichtetes, differenziertes Mobilitätskonzept für unterschiedliche Nutzer und Lebensphasen

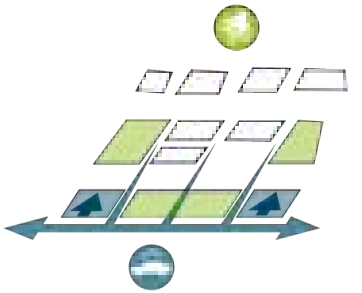
1

Erschließungsstruktur, die Autoverkehr für die Straßen in der Umgebung reduziert und die Belastung des neuen Quartiers mit übergeordnetem Durchgangsverkehr verhindert



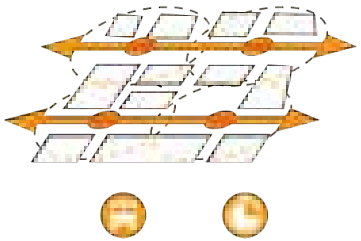
2

Quartiersgaragen an den Quartierseingängen zur Minimierung des Autoverkehrs innerhalb des Gebietes sowie zur Förderung ökologischer und sozialer Ziele (Versickerung, Durchgrünung, Kosten, Rückbaubarkeit etc.)



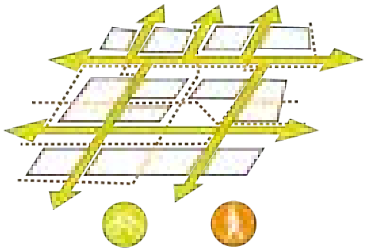
3

Attraktives Angebot des Nahverkehrs mit Buserschließung im Quartier und Vernetzung zu den umliegenden Orten



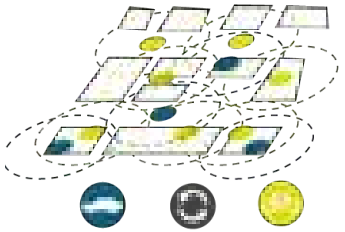
4

Fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung des Wegenetzes im Quartier und der Umgebung, Schaffen von Verbindungen des Radwegenetzes zu wichtigen Verkehrsknoten in der Umgebung (insbes. Bahnhof Hofheim, Bahnhof Hattersheim)



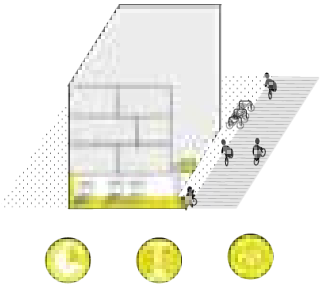
5

Verleih-Angebote für unterschiedliche Verkehrsmittel (Car-Sharing, Bike-Sharing) und ergänzende technische Infrastruktur (Ladestationen,...)



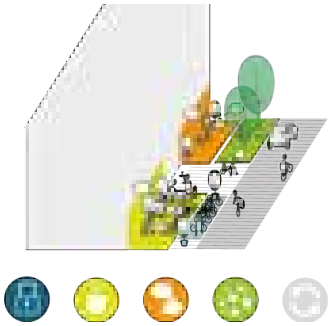
6

Ausreichende komfortable und sichere Fahrradstellplätze auf öffentlichen und privaten Flächen



7

Multifunktionale Nutzbarkeit des Straßenraumes auch als Verweil- und Spielfläche



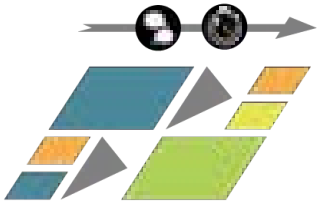
3.6 Realisierung und Langfristperspektive

1

Abschnittsweise Entwicklung des neuen Stadtquartiers

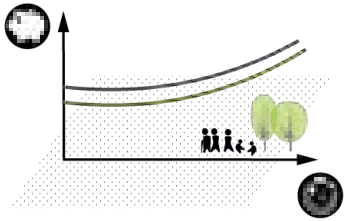
2

Lernfähige Planung mit einer anpassungsfähige Bebauungsstruktur



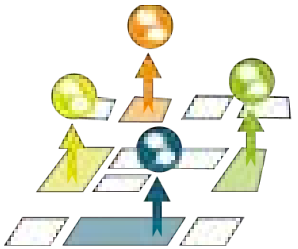
3

Werthaltige Gestaltung der Bebauung und der Freiräume



4

Werthaltige Gestaltung der Bebauung und der Freiräume



4. Konzept

HOFHEIM
RÖMERWIESEN

4.1 Strukturkonzept

Die räumliche Umsetzung der Eckpunkte in die städtebauliche Planung erfolgt in verschiedenen Ebenen. Die wesentlichen Elemente der Rahmenplanung werden im sog. Strukturkonzept erkennbar. Es ist eine integrierte Darstellung des Nutzungs-, Bebauungs-, Freiraum- und Erschließungskonzepts für den Planungsraum. Folgende Prinzipien liegen dem Strukturkonzept zugrunde:

Eine **grüne Fuge** am Übergang des neuen Quartiers zur bestehenden Bebauung schützt die vorhandenen Freiraumstrukturen insbesondere den Baumbestand. Die römische Elisabethenstraße fungiert als wichtige Wegeverbindung im Alltag der Bürger und soll durch eine gestalterische Aufwertung besser inszeniert werden. Die Fuge ist gleichermaßen Abstandshalter und Bindeglied zwischen Bestand und neuem Quartier.

Grüne Fuge Elisabethenstraße

Die Ausbildung des Rands zur Landschaft soll fortan nicht mehr durch die geplante B 519 erfolgen, sondern durch eine gestalterisch **in das Quartier integrierte Randstraße**, die sich teilweise an der Trasse der B519 orientiert. Sie schließt im Süden an die Ahornstraße an und passt sich an die naturräumlichen Gegebenheiten mit dem Baumbestand, dem Regenrückhaltebecken und den Flurstücksgrenzen an. Der Wechsel von Geraden mit Kurven erzeugt Perspektivenwechsel, reduziert die Geschwindigkeit und ermöglicht die Verzahnung von Siedlungskörper mit der Landschaft. Im nördlichen Teil führt die Randstraße östlich des Regenrückhaltebeckens vorbei, so dass die Schaffung eines Quartierszentrums sowie der Erhalt der Gartenanlage ermöglicht wird.

Randstraße

Der **Stadtgrundriss** im neuen Quartier nimmt Bezug auf die vorhandene Siedlungsstruktur. Unter Berücksichtigung des Baumbestands wird der neue Siedlungskörper durch Grünflächen derart gegliedert, dass Blickachsen in die freie Landschaft entstehen. Der Entwurf reagiert differenziert auf den Bestand: im südlichen Teilbereich entsteht durch Berücksichtigung der vorhandenen Wege- und Parzellenstruktur ein geknickter und unregelmäßig anmutender Stadtgrundriss mit polygonalen Baufeldern und öffentlichen Räumen, der einen Bezug zum Ortskern mit seiner typischen Prägung herstellt. Im nördlichen Teil wird die orthogonale Struktur der bestehenden Bebauung aufgegriffen und in rhythmisierter Form weiter geführt. Mit diesem differenzierten Umgang wird das neue Quartier harmonisch mit dem Bestand verwoben

Stadtgrundriss

Strukturkonzept
Übersicht

0m 100m 200m 300m 400m 500m

Quartierswiese, Quartierspark und Quartiersgarten gliedern als zentrale öffentliche Grünflächen den Siedlungskörper und nehmen Bezug auf die Baustruktur am bestehenden Siedlungsrand. Wegeverbindungen aus dem Dresdener Weg und Thüringer Weg führen direkt in diese Grünflächen und fördern eine Vernetzung zwischen Bestand und Neubebauung. Der soziale Austausch und die Integration werden unterstützt und die Bewohner der bestehenden Ortslage können die neuen Freiraumangebote nutzen.
Nach Osten hin bilden drei untergeordnete Freiräume den Bezug zur offenen Landschaft: im Norden das vorhandene Regenrückhaltebecken Seegraben, in der Mitte eine kleinere Wiese mit Streuobstbestand sowie weiter südlich die Panoramawiese als lineare Verlängerung der Quartierswiese.

Im Inneren des Quartiers verbindet eine zentrale Allee die Teilbereiche untereinander. Die sog. **Römerallee** ist Wegeachse, Orientierungsraum und Flaniermeile. Sie übernimmt eine wesentliche Funktion in der Organisation der Oberflächenwasserbewirtschaftung durch die Möglichkeit der oberirdischen Ableitung des Wassers in das nördliche Regenrückhaltebecken. Die Römerallee liegt auf der Achse des ehemaligen römischen Feldlagers und führt vom Quartiersplatz im Norden über den Grünen Platz zum Grünen Anger und weiter zum Dorfanger im Süden. Alle wichtigen öffentlichen Grünflächen sowie die beiden Kita-Standorte liegen an der Römerallee.

Mit der aufgezeigten Komposition der Stadträume ergeben sich vielfältige **Blickachsen**. Einerseits ermöglichen sie die Orientierung im Quartier und stellen wichtige räumliche Zusammenhänge her, andererseits öffnen sie die Perspektive gerade auch für die Bewohner der bestehenden Ortslagen durch das neue Quartier in die Landschaft.

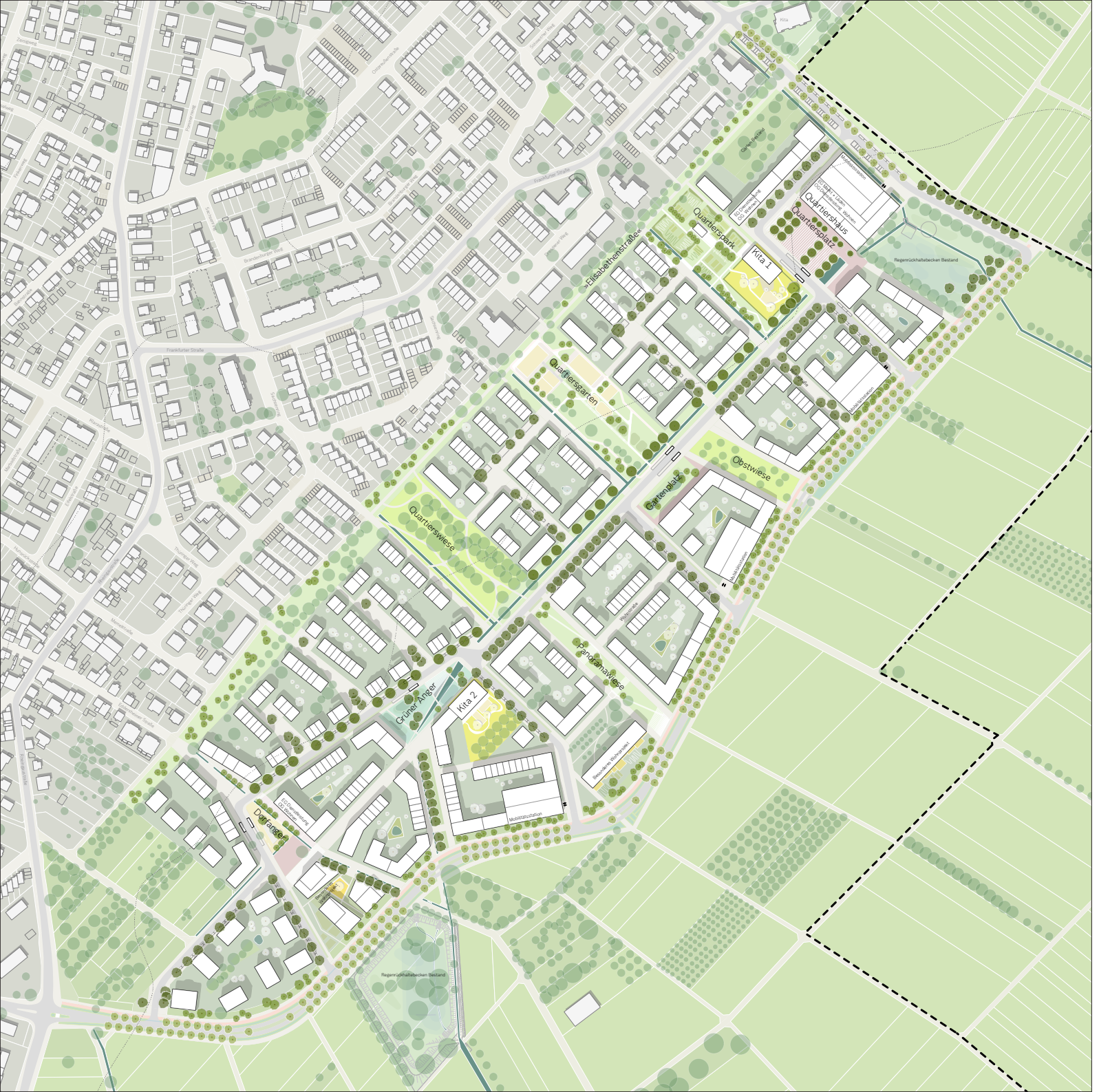
Wiesen, Park, Garten

Römerallee, Plätze, Anger

Blickachsen

HOFHEIM RÖMERWIESEN

Strukturkonzept



0m 50m 100m 150m 200m 250m

4.2 Nutzungskonzept

Die grundsätzliche Strukturierung des etwa 33,5 ha großen Plangebiets in **Baufelder** und Freiraum berücksichtigt in besonderem Maße die naturräumlichen Gegebenheiten mit den prägenden Baumbeständen im Süden. Anstelle einer flächigen Versiegelung werden insgesamt mehr Grünflächen und etwas höhere Dichte auf den Baufeldern geplant. Etwa 15,6 ha (46,57 %) des Plangebiets entfallen auf das Nettobauland inkl. Gemeinbedarfsflächen für die Kitas, etwa 9,2 ha (27,46 %) werden für Grün- und Platzflächen (inkl. der Gärten und des Regenrückhaltebeckens) vorgesehen, etwa 8,7 ha (25,97 %) sind für die Verkehrsflächen inkl. der Randstraße notwendig. Das Strukturkonzept sieht eine Gliederung in Baufelder mit unterschiedlichen Größen und Zuschnitten vor. Die Anordnung und geometrische Ausformulierung der Baufelder ermöglicht dabei die Belegung mit vielfältigen Bebauungsformen, so dass im Verlauf der weiteren Planung und Realisierung eine bedarfsgerechte Feinsteuerung erfolgen kann.

Baufelder

Entsprechend der grundlegenden Zielformulierung für das Quartier Römerwiesen soll die überwiegende Nutzung Wohnen sein. Im Norden des Quartiers soll am Quartiersplatz ein Bereich für **Nahversorgung** realisiert werden. Die Lage bestimmt sich einerseits aus dem Einzugsbereich der bestehenden Ortslage von Marxheim, die ein Defizit an Nahversorgungsmöglichkeiten aufweist. Andererseits wäre ein Standort im südlichen Teil des Quartiers wegen der Nähe zum vorhandenen Nahversorgungsschwerpunkt an der Ahornstraße (Rewe und Penny) hinsichtlich der Konkurrenzsituation eher ungünstig. Die Nahversorgung erfolgt im wesentlichen auf dem Baufeld nördlich des Quartiersplatzes. Dort soll im sog. Quartiershaus ein Vollversorger mit ergänzenden Angeboten (Mantelnutzung) im Erdgeschoss entstehen. Die konkrete Größe der Einzelhandelsflächen wird im weiteren Verlauf der Planung bedarfsgerecht ermittelt.

Nahversorgung

Grundsätzlich ist darüber hinaus im Quartier eine weitere Mischung mit ergänzenden Nutzungen anzustreben. Insbesondere die Belebung der **Erdgeschosse** prägt die Qualität des öffentlichen Raums an der zentralen Römerallee und den Plätzen und Angern. Neben den klassischen Ladennutzungen könnten in den Erdgeschossen auch wesentliche Dienstleistungsangebote insbesondere aus dem Sektor Gesundheit und Pflege aber auch Betreuung ihren Platz finden. Zielvorstellung ist ein breites Angebot an Dienstleistungen aller Art im Quartier zu etablieren. Weiterhin sollten zukünftig auch Möglichkeiten für neue Arbeitsplatzformate wie coworking, shared-desks etc. sowie Räume für Freiberufler und nichtstörendes Gewerbe im Quartier eingeplant werden. Durch eine geschickte bauliche Gestaltung der

Erdgeschosse

Nutzungskonzept
Übersicht

- Gemeinbedarf
- Quartiershaus mit Nahversorger
- Hohe Dichte mit belebtem EG
- Mittlere Dichte mit belebtem EG
- Geringe Dichte
- Sehr geringe Dichte

0m 100m 200m 300m 400m 500m

entsprechenden Erdgeschosse (Raumhöhe, Grundrisse, Erschließung) kann eine partielle Nutzungsflexibilität Optionen der späteren Anpassung an sich verändernde Bedarfe ermöglichen. Die Nichtwohnnutzungen sollten an strategisch bedeutsamen Orten an der Allee und den Plätzen und Angern konzentriert werden.

Im Quartier werden zwei Standorte für **Kindertagesstätten** vorgesehen. Die Kita 1 im Norden am Quartiersplatz und Quartiersgarten sowie die Kita 2 im Süden am Grünen Anger. Diese Standortoptionen können in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs realisiert werden. Dabei ist neben dem Neubedarf aus der Quartiersentwicklung auch die Kapazität der bestehenden Kitas maßgeblich. Im Sinne einer Anpassbarkeit für spätere Bedarfe könnten eine auch mit einer nutzungsoffenen Architektur geplant werden, die beispielsweise zu einem späteren Zeitpunkt für eine soziale Einrichtung aus dem Bereich umgestaltet werden kann.

Kindertagesstätten

Mit der hier aufgezeigten Nutzungskonzeption wird ein Mehrbedarf an Schulplätzen ausgelöst. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Nachfrage an den bestehenden Schulstandorten in Hofheim gedeckt werden kann. Sollte dennoch im Quartier ein **Schulstandort** erforderlich werden, dann bietet sich aufgrund der zentralen und gut erschlossenen Lage sowie der Flächengröße ein Standort am Gartenplatz an. Mit einer entsprechenden partiellen Erhöhung der baulichen Dichte könnte der Wegfall geplanter Wohneinheiten kompensiert werden.

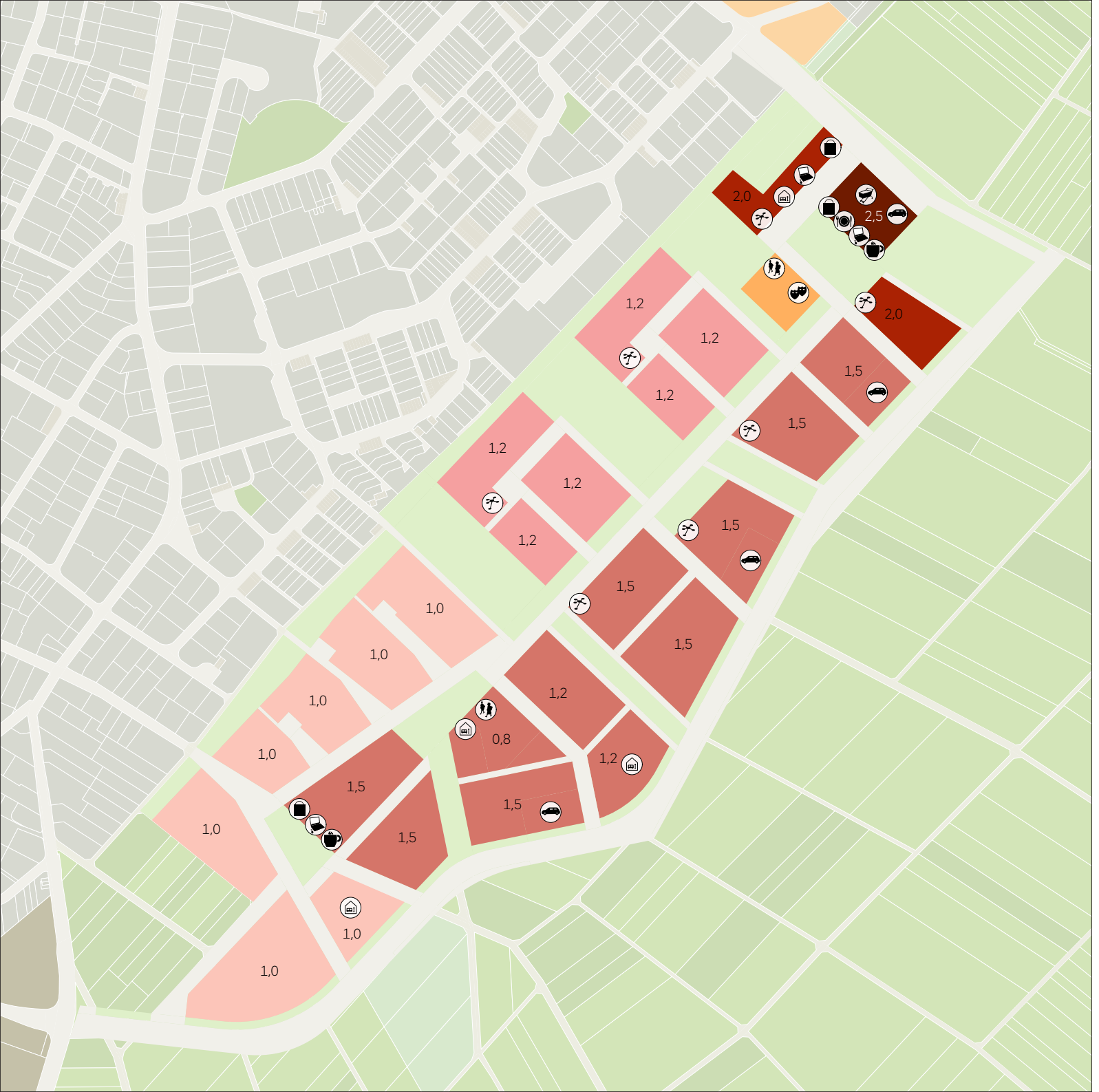
Optionaler Standort Grundschule

Das Konzept sieht weiterhin eine Differenzierung der baulichen **Dichten** vor. Niedrigere Dichten am Übergang zur vorhandenen Bebauung werden aufgrund der Rücksichtnahme auf den Bestand eingeplant. Dort sollen Dichtewerte der GFZ (Geschossflächenzahl) im Bereich von etwa 1,0 bis 1,2 den Rahmen für die Bebauung vorgeben. Höhere Dichten werden an den Plätzen und Angern sowie in Richtung der Randstraße vorgesehen. Die Dichtewerte der GFZ reichen dabei von 1,5 bis hin zu 2,5 im Bereich des Baufeldes für die Nahversorgung am Quartiersplatz. Zum Einen ergibt die in diesen Zonen vorgesehene weitgehend geschlossene Bauweise eher höhere Dichten, zum Anderen unterstützt die Konzentration der Bebauung in der Nähe der übergeordneten Erschließung den Ansatz der Verkehrsminimierung im Inneren des Quartiers.

Insgesamt werden auf Basis dieser Faktoren etwa **200 Stadthäuser** (Einfamilienhäuser) sowie etwa **1.200 Wohnungen in Etagenwohnungen** geplant. Dies entspricht insgesamt **etwa 3.150 Einwohnern**. Darüber hinaus wird Raum für die Entstehung von etwa **200 bis 300 Arbeitsplätzen** vorgesehen.

Dichten

Nutzungskonzept



etwa 15,5 ha Nettobauland
etwa 7,0 ha Grünflächen
etwa 8,0 ha Verkehrsflächen

insgesamt etwa 30,5 ha Bruttobauland

- Kita
- Kultur
- Coworking
- Einzelhandel
- Nahversorgung
- Restaurant
- Café
- Baugruppe
- Baugruppe mit EG-Nutzung
- Quartiersgarage

0m 50m 100m 150m 200m 250m

4.3 Bebauungskonzept

Das Bebauungskonzept des neuen Quartiers soll Angebote für unterschiedliche Wohnformen und Lebensstile ermöglichen. Urbane und dörfliche Wohnvorstellungen finden ihren Ort im Quartier und decken ein breites Spektrum der individuellen Wohnwünsche ab.

Das Quartier wird in Baufelder als klar ablesbare Einheiten gegliedert. Die Baufelder weisen eine typische **Blockrandstruktur** auf, die sich durch eine straßenbegleitende Randbebauung und geschützte Innenhöfe auszeichnet. Die Häuser orientieren sich mit ihrem Gesicht zur Straße (vorne) und fassen mit ihrer privaten Seite den Hofraum (hinten). Mit einem differenzierten Umgang der Ränder wird auf den jeweiligen Kontext reagiert. Zur Bestandsbebauung sind die Blockränder offen, so dass dort keine abweisende Wirkung entsteht. Zu den wichtigen öffentlichen Räumen und zum Ortsrand hin werden die Blockränder eher geschlossen ausgebildet.

Je nach Standort und Situation wird die konkrete Ausgestaltung der Blöcke unterschiedlich vorgenommen. Durch die Variation der Grundform entsteht eine strukturelle Vielfalt der **Baustruktur**. Es werden klar ablesbare Nachbarschaften gebildet, die aufgrund der spezifischen Baustruktur einen individuellen Charakter erhalten.

Ein wesentliches Prinzip der städtebaulichen Planung ist die kleinteilige Mischung von **Gebäudetypen.** Reihenhäuser, Stadthäuser und Geschossbauten als Solitäre, Eckhäuser oder Riegel bilden in jeweils unterschiedlichen Zusammensetzungen individuelle Ensembles, die durch ihre Besonderheiten identitätsstiftend wirken.

Die Anordnung und Gruppierung der unterschiedlichen Gebäudetypen in den Baufeldern folgt bestimmten Prinzipien, die flexibel angewendet werden können. Klar verständliche Ordnungsprinzipien und gestalterische Vielfalt bedingen einander. Das vielfältige Parzellensystem sorgt für eine breite Streuung der Eigentümerstruktur.

Das breite Spektrum an Bebauungsformen sichert die soziale Vielfalt in den Nachbarschaften und die dauerhafte Stabilität. Bei Veränderungen der Lebensumstände (überdimensionierte Wohnung durch familiäre Veränderungen) ist ein Umzug innerhalb des bekannten Wohnumfelds möglich, die Fluktuation wird reduziert und gleichzeitig die Auslastung der Wohnungen verbessert. Die Wohnungen der sozialen Wohnraumförderung werden im Gebiet kleinteilig mit anderen Wohnformen gemischt.

Blockrandstruktur

Baustruktur

Gebäudetypen

HOFHEIM RÖMERWIESEN

Bebauungskonzept Übersicht

1 Geschoss

2 Geschosse

3 Geschosse

4 Geschosse

5 Geschosse

6 Geschosse

0m 100m 200m 300m 400m 500m

Der geplanten baulichen Dichte und dem Kontext entsprechend wird die **Geschossigkeit** im Quartier differenziert. Am Übergang zur bestehenden Ortslage in Marxheim wird ein höherer Anteil von Reihenhäusern mit zwei bis drei Geschossen geplant. Somit wird ein feingliedriger Rand an der Elisabethenstraße gebildet und der Bezug zu den bestehenden Reihen- und Einzelhausstrukturen hergestellt.
In Richtung des Ortsrands erhöht sich der Anteil an Geschosswohnungsbau mit vier Geschossen. Die Baufelder weisen aufgrund der Lage an der Randstraße eine stadtbildprägende Bedeutung auf und sollen zur Landschaft eine klar konturierte Silhouette erzeugen. Die geschlossene Bauweise schützt die Innenseite des Blockrands vor Verkehrslärm und sichert auch an der Randstraße hochwertige Wohnbedingungen durch die Orientierung der Schlafräume zur lärmabgewandten Seite.

Geschossigkeit

An speziellen Orten im Quartier sollen Projekte für besondere Wohnformen realisiert werden. Dies können **Sonderwohnformen** unter sozialer Trägerschaft (integratives Wohnen), besondere Wohnangebote für ältere Menschen oder generationsübergreifende Wohnprojekte sein. Baugruppen und Genossenschaften können im Gebiet verteilt unterschiedliche Formen annehmen und positive Wirkungen auf die Nachbarschaft entfalten. Besonders der Standort am Ortsrand ist durch seine Solitärstellung für die Schaffung eines prägnanten, ortsbildprägenden Baukörpers prädestiniert.

Sonderwohnformen

Die bauliche Vielfalt findet ihre Entsprechung in der Vielfalt der **Parzellen**. Die Streuung des Eigentums und die kleinräumige Mischung tragen erheblich zur sozialen Stabilität im Quartier bei.

Parzellen

Das robuste und flexible Bebauungskonzept weist aufgrund der Dimensionierung der Baufelder und der Erschließungsstruktur vielfältige Möglichkeiten der Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen auf. Die Mischung der Gebäudetypen und Parzellen wird im weiteren Planungsverlauf weiter konkretisiert. Konzeptvergaben bei der Auswahl der Projekte und Wettbewerbsverfahren tragen zur Qualitätssicherung bei und fördern innovative Ansätze.
Die Bebauungsstandards sollen die nachhaltige Zielsetzung des Quartiers unterstützen. Kompakte Bauformen reduzieren den Energieverbrauch, Solaranlagen auf den Dächern und an Fassaden tragen zur Energieversorgung bei, Flachdächer werden intensiv begrünt und puffern den Regenabfluss, eine sorgfältige Gestaltung der Fassaden und Vorgärten sichert die Werthaltigkeit der Investitionen. Die konkrete Ausformulierung der Bebauungsstandards erfolgt im weiteren Verlauf der Planung durch ein abgestimmtes Instrumentarium aus informeller (Qualitätshandbuch) und formeller Planung (Bebauungsplan).

Bebauungskonzept

0m 50m 100m 150m 200m 250m

4.4 Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept baut auf den vor Ort vorhandenen Qualitäten auf und entwickelt sie weiter. Die wertvollen Streuobstwiesen sowie die **Baumbestände** werden zu einem sehr großen Anteil (etwa 2/3 bis 3/4) erhalten und als Freiraumelemente in das neue Quartier integriert. Die Bäume sind Habitate für viele Tiere, insbesondere für Brutvögel und die geschützten Fledermäuse. Baumbestand im Wohnumfeld wirkt sich positiv auf das Stadtbild aus und förderte das Wohlbefinden der Menschen. Das Quartier macht schon von Anfang an einen »gewachsenen« Eindruck. Bäume tragen durch Verdunstung und Verschattung zu einer Verbesserung des Stadtklimas insbesondere an heißen Tagen bei und sie binden Schadstoffe aus der Luft. Ein wesentlicher Teil des Baumbestands wird in die öffentlichen Grünflächen integriert, kleinere Bestände sind zum Erhalt auf privaten Grundstücken vorgesehen (Kita 2).

Baumbestände

Ein wesentliches Prinzip des Freiraumkonzepts stellt die umfassende Begrünung des Areals dar. Mit einem differenzierten System aus **Baumpflanzungen** wird die Wohnqualität maßgeblich gesteigert und den ökologischen Anforderungen Rechnung getragen. Klimaresistente Baumarten mit einer breit angelegten Auswahl sorgen für gestalterische Vielfalt und dauerhafte Begrünung (Schutz bei Baumkrankheiten). Wesentlicher Schwerpunkt sind die intensive Randeingrünung an der Elisabethenstraße und der Randstraße sowie die strukturgebenden öffentlichen Freiräume der Straßen, Plätze, Anger und Grünflächen. Die Durchgrünung der privaten Grundstücke mit Großbäumen erhöht die Wohnqualität insbesondere an heißen Sommertagen.

Baumpflanzungen

Neben dem Baumbestand weist das Gebiet auch ein **Wassersystem** von temporär wasserführenden Gräben sowie zwei Regenrückhaltebecken (Seegraben und Kastengrund) auf. Diese Elemente werden erhalten und als Basis für ein System zur Bewirtschaftung des Oberflächenwassers verwendet. Regenwasser soll möglichst lange in sichtbarer Form im Quartier zurückgehalten (Schwammstadt) und erlebbar gemacht werden. Die Gräben werden gestalterisch angepasst in das Quartier integriert und durch neue Gräben zu einem Gesamtsystem erweitert. Bespielbare Wasserelemente (ggf. unter Nutzung des Regenwassers) auf den Plätzen und Angern ermöglichen die sinnliche Erfahrung des Wassers und erhöhen die Aufenthaltsqualität insbesondere an heißen Sommertagen. Maßnahmen zur Bewirtschaftung der privaten Abwässer (Grauwasser) und zur Zwischenspeicherung sollen ergänzend angewandt werden.

Wassersystem

Freiraumkonzept
Übersicht

0m 100m 200m 300m 400m 500m

Durchgrünung

Das neue Quartier soll sich durch eine intensive **Durchgrünung** auszeichnen. Eine etwas höhere Bebauung mit einer etwas höheren Dichte auf den Baufeldern ermöglicht im Vergleich zu einer weniger dichten Bebauung mehr Grün bei gleichbleibender Anzahl der Wohneinheiten. Neben den öffentlichen Grünflächen sind auch die privaten Flächen intensiv zu begrünen. Die Versiegelung ist auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren. Sofern in Ergänzung zu den Mobilitätsstationen Tiefgaragen errichtet werden, sollen sie nach Möglichkeit nur am Rand der Baufelder unter der Bebauung realisiert werden. Eine bodenschlüssige Gestaltung von Innenhöfen weist hinsichtlich der Versickerung, der Baumpflanzung und der atmosphärischen Qualitäten erhebliche Vorteile gegenüber mit Grün überdeckten Tiefgaragen auf. Die Durchgrünung soll auch die Vorgärten sowie die Dachterrassen umfassen. Größere Fassadenteile insbesondere an den Mobilitätsstationen sollen durch entsprechende Begrünungen zum durchgrünten Charakter des Quartiers beitragen.

Öffentliche Freiräume

Im Quartier fügen sich unterschiedliche Freiraumtypen zu einem vielfältigen System **öffentlicher Freiräume** zusammen. Jeder Freiraum weist einen spezifischen, unverwechselbaren Charakter auf. Der Quartiersplatz ist der zentrale Treffpunkt im Quartier. Nahversorgung, Café/ Bistro, Dienstleistungen und die Kita am Rand beleben den Ort. Der Quartiersgarten ermöglicht das gemeinsame Gärtnern zur Selbstversorgung und für sozialen Austausch. Die Nachbarschaft zur Kita eröffnet innovative pädagogische Ansätze. Der Quartierspark ist der grüne Treffpunkt mit Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten. Die Quartierswiese schützt den Streuobstbestand und wird extensiv gestaltet. Obstwiese und Panoramawiesen öffnen das Quartier zur Landschaft. Gartenplatz und grüner Anger sind intensiv begrünte Räume zum Umgang mit Starkregen, der Dorfanger ist die Verbindung über die Eddersheimer Straße zum Ortskern. Die Römerallee verbindet als zentrale Flaniermeile die öffentlichen Räume. Alle öffentlichen Räume sind nicht nur als Bedarfe aus dem neuen Quartier geplant, sondern sollen ausdrücklich als Angebot für die Bürger Marxheims dienen und der Begegnung aller Bürger dienen. Sportanlagen (z.B. Bolzplatz) sind aufgrund der Lärmproblematik mit der Wohnnutzung nicht verträglich. Die Bedarfsdeckung ist in einem größeren Kontext des Stadtteils Marxheim insgesamt zu leisten.

Private Freiräume

Die **privaten Freiräume** ergänzen das System der öffentlichen Räume und stellen insbesondere die unmittelbar wohnungsnahe Versorgung mit Grünflächen her. Neben den Gärten auf den privaten Grundstücken können in den Innenhöfen auch Mietergärten oder gemeinschaftlich genutzte Flächen entstehen. Sie bieten sich insbesondere für die Anlage von Kleinkinderspielplätzen (nach HBO) und Ruhehorten für weniger mobile Mitmenschen an.

Freiraumkonzept

0m 50m 100m 150m 200m 250m

Dorfanger

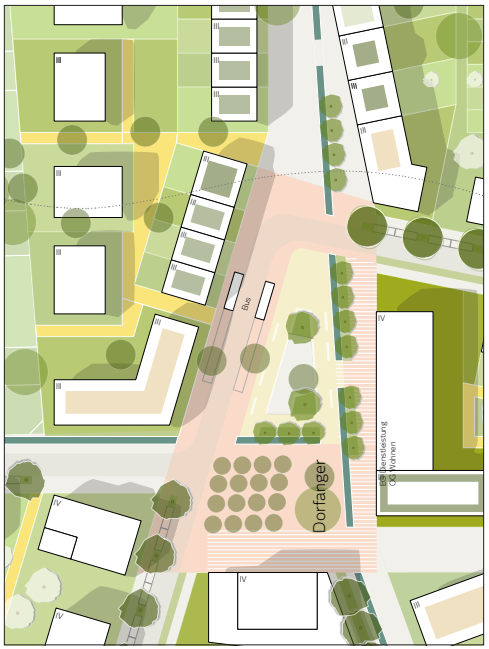
polygonale Grundform

dörfliche Atmosphäre

Integration der Wassergräben

nach Möglichkeit Erhalt der Bestandsbäume

belebte Erdgeschosse



Grüner Anger

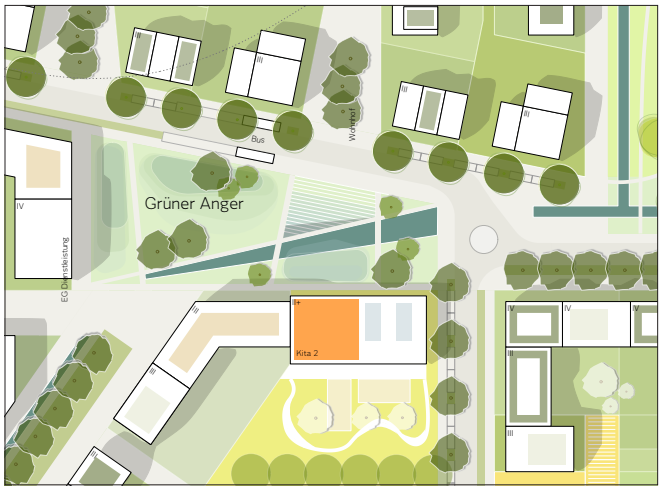
westlicher Abschluss der Römerallee

Kita 2 im Süden

betreutes Wohnen

intensive Grüngestaltung zur Bewirtschaftung von Regenwasser (Starkregen)

wilde, natürliche Anmutung



Gartenplatz

Gelenksituation zwischen Quartiersgarten, Römerallee und Obstwiese

intensive Grüngestaltung zur Bewirtschaftung von Regenwasser (Starkregen)

gärtnerische Anmutung

Aufenthaltsort bei heißen Sommertagen

besondere Wohnprojekte beleben den Platz

Quartiersplatz

zentraler Treffpunkt

urbane Gestaltung

multifunktional

Eignung für Marktstände oder Geräte

belebte Erdgeschosse

Wasserspiel

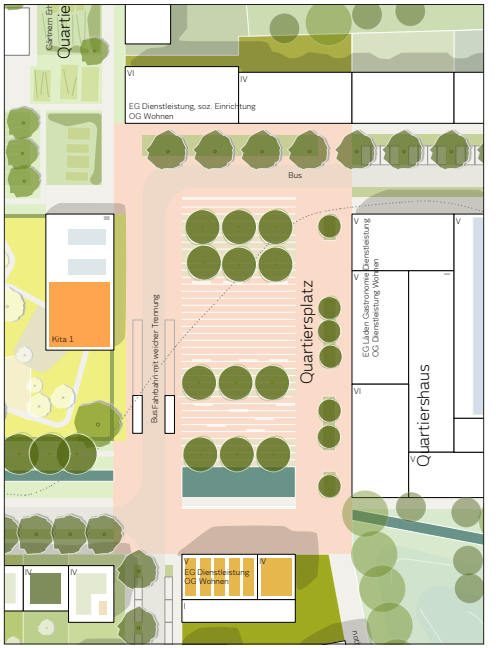
Gastronomie

Baumhain

Öffnung nach Südwesten

Kita als Frequenzbringer

Bebauung mit Hochpunkt am Ende der Römerallee



Quartierswiese

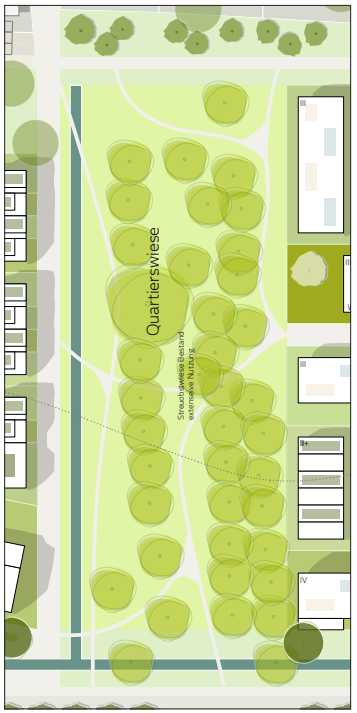
Erhalt des wertvollen und prägenden Streuobstbestands

extensive, landschaftliche Gestaltung

Ort der Ruhe und Erholung

gemeinschaftliche Bewirtschaftung

sparsame Möblierung nur am Rand



Quartierspark

Ort mit vielen Aktivitäten

zentraler Spielplatz für alle Altersgruppen

Felder für Spiel und informellen Sport (Volleyball, Federball, Basketball, etc.)

Quartiersgarten

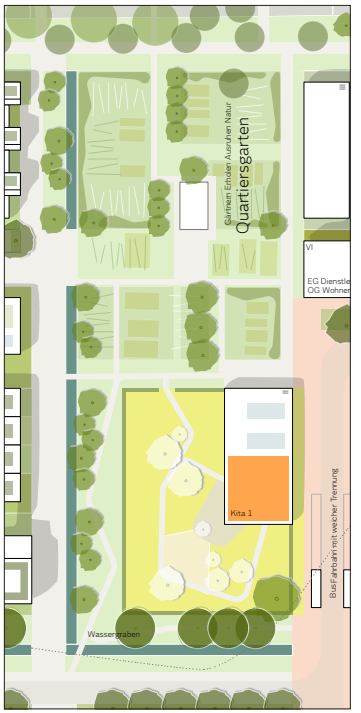
Gemeinschaftsgärten in offener Organisationsform

kleiner Pavillon als Geräteschuppen

Treffpunkt zum »Werkeln«

Produktion von Lebensmitteln im Quartier

enge Wechselwirkung zur Kita (pädagogische Synergieeffekte)

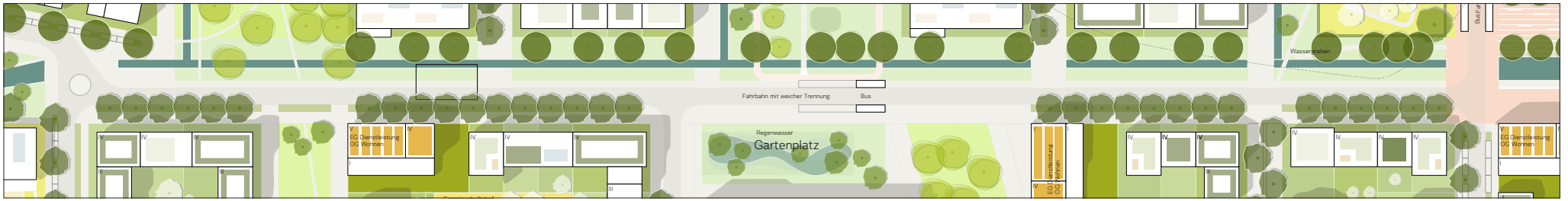


Römerallee

zentrale Flaniermeile im Quartier

Wassergraben als lineares Gestaltungselement

Sitzmöglichkeiten am Rand, urbane Gestaltung



4.5 Erschließungskonzept

Das **Straßennetz** des neuen Quartiers sieht eine klare Trennung des Neuverkehrs von den Straßen der bestehenden Ortslage Marxheims vor. Die Randstraße im Osten soll den neu entstehenden motorisierten Individualverkehr (MIV) sammeln und darüber hinaus zur Entlastung der Ortslage Marxheim insbesondere der Frankfurter Straße (Entlastung bis ca. 800 Fahrzeuge täglich, ZIV 01.10.2020) und der Rheingaustraße beitragen. Die Anbindung erfolgt im Süden am Knoten Rheingaustraße / Ahornstraße und im Norden am Königsberger Weg / Frankfurter Straße. Die Verkehrsuntersuchung (ZIV 2020) hat die Leistungsfähigkeit der Anschlüsse an die Knoten des Bestandsnetzes nachgewiesen. Um die volle Entlastungswirkung erzielen zu können, wäre eine Weiterführung nach Norden zum Kreishaus erforderlich. Dort könnte mit einer Umgestaltung der Verkehrsführung an der Einmündung zur Frankfurter Straße der Verkehr aus Richtung der L 3011 direkt auf die neue Randstraße geführt werden. Von der Randstraße führen mehrere Straßenschleifen (Tempo 30) in das Quartier. Dieses Grundnetz wird durch verkehrsberuhigte Bereiche im Mischungsprinzip ergänzt. Eine Verbindung vom neuen Quartier zum bestehenden Ortsrand (Eddersheimer Straße, Memelweg, Sachsenring, Thüringer Weg, Dresdener Weg) ist nicht geplant.

Ein wesentlicher Teil der notwendigen Stellplätze soll in **Mobilitätsstationen** am Rand des Quartiers untergebracht werden. In jedem der 4 Standorte könnten etwa 360 Stellplätze entstehen, so dass mehr als die Hälfte des derzeitigen satzungsgemäßen Gesamtstellplatzbedarfs von etwa 2.500 bis 2.600 in den Mobilitätsstationen nachgewiesen werden kann. Ein Großteil der Wohnungen liegt innerhalb eines 250m-Radius um die Mobilitätsstationen. Damit würde deutlich weniger MIV ins Quartier gelangen, was zu einer deutlichen Erhöhung der Lebensqualität führen würde. Die Unterbringung der **Stellplätze** in Mobilitätsstationen ist deutlich wirtschaftlicher und nachhaltiger als die Errichtung von Tiefgaragen. Bei Bedarf können sie zu einem späteren Zeitpunkt zurückgebaut und durch eine andere Bebauung ersetzt werden. Im Erdgeschoss werden weitere Mobilitätsserviceangebote wie Radverleih, Ladestationen für Elektrofahrzeuge etc. geplant. Die Dächer weisen Solaranlagen auf, die Fassaden werden begrünt. Mobilitätsstationen können durch weitere Funktionen ergänzt werden, z.B. der Energieversorgung oder der Abfallentsorgung (Glascontainer, Recycling).

Darüber hinaus sind kleinteilige Stellplatzlösungen in den Baufeldern vorgesehen, wobei nach Möglichkeit auf großflächige Tiefgaragen verzichtet werden soll. Die Anwendung des Stellplatzkonzepts erfolgt in Abhängigkeit von der konkreten Umsetzung in den einzelnen Bauabschnitten. An ausgewählten Standorten werden in den Straßenräumen zusätzlich weitere bewirtschaftete **Besucherparkplätze** geplant.

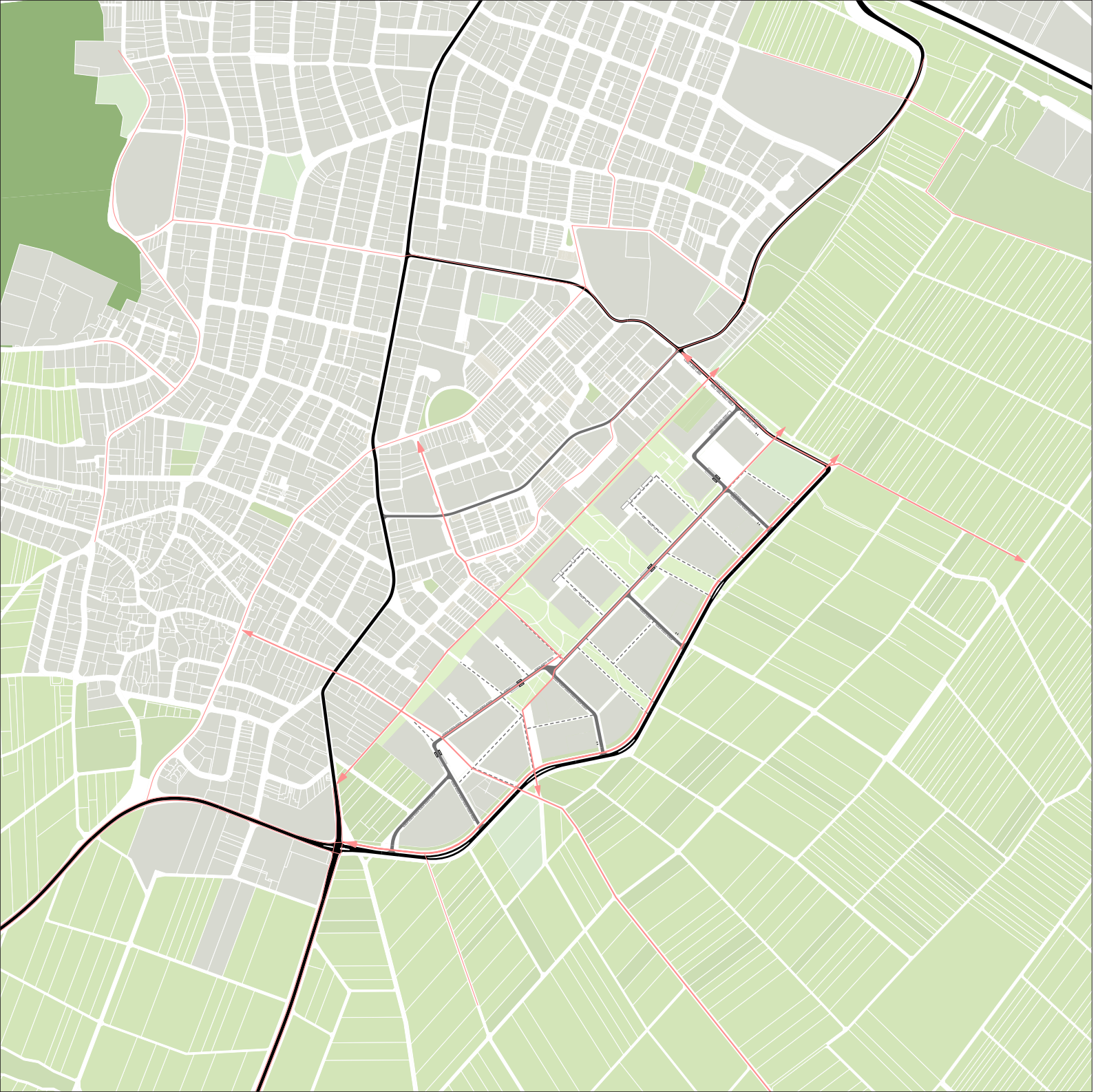
Straßennetz

Mobilitätsstationen

Stellplätze und Besucherparkplätze

HOFHEIM RÖMERWIESEN

Erschließungskonzept Übersicht



Verkehrsberuhigte Straße

Raderschließung

Straßenschleifen

Randstraße

0m 100m 200m 300m 400m 500m

Die zukünftige **Buserschließung** erfolgt durch die zentrale Allee (»Römerallee«), dem Rückgrat des öffentlichen Raums. Die Trasse bindet im Norden an den Königsberger Weg und die Frankfurter Straße und im Süden an den Knoten Ahornstraße / Rheingaustraße an. Im Quartier werden an den Plätzen und Angern insgesamt vier Haltestellen geplant: am Quartiersplatz, am Gartenplatz, am Grünen Anger und am Dorfanger. Die Haltestellen werden komfortabel ausgestattet (Sitzmöglichkeiten, Überdachungen etc.) und mit weiteren Infrastrukturelementen (z.B. Fahrradständer) ergänzt. Sämtliche Gebäude des Quartiers liegen in einem Radius von maximal 200m zur nächstgelegenen Haltestelle.
Die Hauptanbindungen an das **Radwegenetz** erfolgen über den Königsberger Weg / Frankfurter Straße, den Thüringer Weg, die Eddersheimer Straße sowie die Rheingaustraße / Ahornstraße. Grundsätzlich wird aufgrund der flächendeckenden Ausweisung von Tempo 30 im Quartier der Radverkehr auf den Fahrbahnen mitgeführt. Wichtige schnelle Verbindungen stellen die Elisabethenstraße, die Römerallee sowie die Randstraße mit einem gesondert geführten Radweg dar. Besondere Bedeutung hat die Verbesserung der Radwegeverbindungen zur Innenstadt Hofheims (ggf. neue Radwegebrücke zum Bahnhof). Darüber hinaus sind die Anbindungen zu den nahegelegenen S-Bahn-Haltepunkten Hattersheim und Wallau (Wallauer Spange) und der Anschluss an die geplante Radschnellroute Frankfurt - Wiesbaden im Bereich nördlich der A 66 besonders wichtig. Die beiden wesentlichen Wegeachsen führen über den Eddersheimer Weg in Richtung Kastengrund sowie die Verlängerung des Königsberger Wegs zur Brücke über die A66 nach Hattersheim.

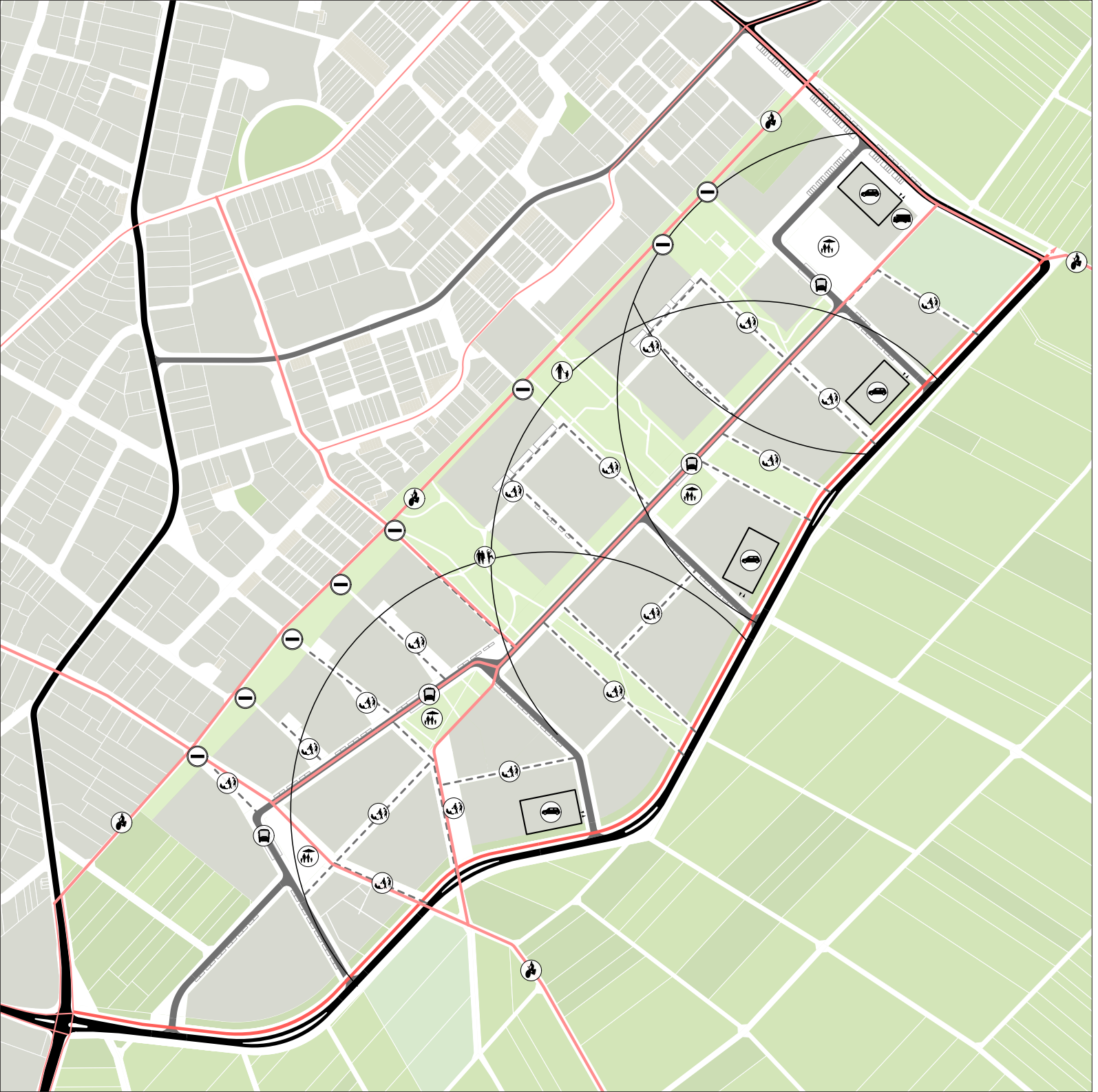
Wesentlicher Bestandteil des Erschließungskonzepts ist das **Fußwegenetz**. Innerhalb des Quartiers ist ein differenziertes Wegenetz geplant, das aus den Gehwegen in den Wohnstraßen, den Flächen der verkehrsberuhigten Straßen sowie den Wegen und Flächen der öffentlichen Grünflächen sowie der Plätze besteht. Die Hauptachsen sind im wesentlichen mit dem Radwegenetz identisch. Die Anbindungen an die bestehende Ortslage erfolgt kleinräumig je nach Situation. Besondere Bedeutung hat die direkte Verbindung in die freie Landschaft für die Funktion der Naherholung.

Buserschließung

Radwegnetz

Fußwegenetz

Erschließungskonzept



- Spiel und Sport
- Erholung und Entspannung
- Platz
- Verkehrsberuhigte Straße
- Bushaltestelle
- Radweg
- Lkw-Anlieferung
- Quartiersgarage
- Keine Kfz-Durchfahrt

0m 50m 100m 150m 200m 250m

5. Vertiefung

HOFHEIM
RÖMERWIESEN

Die nachfolgende Vertiefung dient der anschaulichen Illustration des Rahmenplans. Sie ist als unverbindliche Darstellung der Möglichkeiten des Quartiers zu verstehen und soll im nachfolgenden Planungsprozess (Bebauungsplanung, Wettbewerbe, Vergabeverfahren) weiter konkretisiert werden.
Dabei sind wie unterschiedliche Interpretationen des Rahmenplans möglich, wir die beispielhafte Darstellung von Varianten zeigt.

Variante 1

Variante 2

Gestaltungsvorschlag

0m 50m 100m 150m 200m 250m

Quartierszentrum

4

Wohnungsnahe Versorgung mit sozialer Infrastruktur wie Kindergärten und Pflegeeinrichtungen sowie kleinteiliges, verträgliches Gewerbe

5

Quartiersmitte als öffentliches Zentrum auch für die bestehende Ortslage von Marxheim mit Nahversorgung, einer höheren Dichte und funktionaler Mischung insbesondere in den Erdgeschosszonen

1

Zentraler Platz als Treffpunkt für die Bewohner des neuen Quartiers und von Marxheim

3

Klimawirksame Freiraumgestaltung (Verschattung, Verdunstung, Durchlüftung, Hitzeresistenz)

4

Vielfältige Nutzungsangebote (Sitzgelegenheiten, Spielbereiche / -Objekte) für alle Alters- und Nutzergruppen

3

Attraktives Angebot des Nahverkehrs mit Buserschließung im Quartier und Vernetzung zu den umliegenden Orten

HOFHEIM
RÖMERWIESEN
5
5
5
3
4
1
4
3
4
5

Dorfanger

1.2
Realisierung gemeinschaftlicher Wohnformen

1.3
Vielfältige Parzellierung und breite Streuung der Eigentumsverhältnisse

1.6
Kompakte, flächensparende Bebauung mit geringer Bodenversiegelung

1.8
Klare Fassung öffentlicher Räume durch die Bebauung (»vorne«), Schaffung privater, geschützter Freiräume (»hinten«)

2.2
Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität

2.6
Minimierung versiegelter Flächen und Bewirtschaftung des Regenwassers zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Starkregen

HOFHEIM
RÖMERWIESEN
8
3
6
2
6
2

Wohnhöfe an der Elisabethenstraße

1

Breites Spektrum an Wohntypologien für viele Zielgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen

7

Gestalterische Vielfalt auf Basis klarer Vorgaben zur Realisierung individueller Nachbarschaften mit eigenständigem Charakter

5

Abwechslungsreiche Gestaltung mit natürlichen Landschaftsräumen und hochwertigen Stadträumen

7

Intensive Durchgrünung des Quartiers (Baumpflanzungen, Begrünung von Flachdächern, Fassaden, Vorgärten) und Erhalt wertvoller Biotopstrukturen und Bäume

8

Gestaltung eines attraktiven Wegenetzes im Quartier
und in der Landschaft

7

Multifunktionale Nutzbarkeit des Straßenraumes auch als Verweil- und Spielfläche

HOFHEIM
RÖMERWIESEN
7
7
7
1
1
1
8
5

Wohnhöfe an der Römerallee

9

Nullenergiebebauung mit energiesparender Bauweise (graue Energie, Energieverbrauch, ...) und intelligenten Versorgungssystemen

1

Erschließungsstruktur, die Autoverkehr für die Straßen in der Umgebung reduziert und die Belastung des neuen Quartiers mit übergeordnetem Durchgangsverkehr verhindert

2

Quartiersgaragen an den Quartierseingängen zur Minimierung des Autoverkehrs innerhalb des Gebietes sowie zur Förderung ökologischer und sozialer Ziele (Versickerung, Durchgrünung, Kosten, Rückbaubarkeit etc.)

4

Fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung des Wegenetzes im Quartier und der Umgebung, Schaffen von Verbindungen des Radwegenetzes zu wichtigen Verkehrsknoten in der Umgebung (insbes. Bahnhof Hofheim, Bahnhof Hattersheim

5

Verleih-Angebote für unterschiedliche Verkehrsmittel (Car-Sharing, Bike-Sharing) und ergänzende technische Infrastruktur (Ladestationen,...)

3

Ausreichende komfortable und sichere Fahrradstellplätze auf öffentlichen und privaten Flächen

HOFHEIM
RÖMERWIESEN
9
6
6
6
2
5
1
4

Quartiersplatz

Grüner Anger

Wohnhof an der Römerallee

Wohnstraße im Westen

Vogelperspektive