

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Rasselstein-Areal

Stadt Neuwied



September 2024

Bearbeitet im Auftrag der ASAŞ GmbH

Stadt-Land-plus GmbH

Büro für Städtebau
und Umweltplanung

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner
Sebastian von Bredow
Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen
HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz
Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz
Telefon 0 67 42 · 87 80 - 0
Telefax 0 67 42 · 87 80 - 88
zentrale@stadt-land-plus.de
www.stadt-land-plus.de



Inhaltsverzeichnis

Anlass und Ziel des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes	6
2 Bestandsaufnahme und Analyse auf gesamtkommunaler Ebene	8
2.1 Historische Stadtentwicklung / Industriegeschichte.....	8
2.2 Lage und Verkehrsanbindung.....	9
2.3 Demografie.....	9
2.4 Versorgung & Infrastruktur.....	11
2.4.1 Nahversorgung.....	11
2.4.2 Medizinische Versorgung und Pflege.....	12
2.4.3 Kindergarten und Schulen	12
2.5 Wirtschaft und Arbeitsmarkt	13
2.6 Siedlungs- und Landschaftsstruktur	14
2.7 Übergeordnete Planungen und Zielsetzungen	15
2.7.1 Landesentwicklungsprogramm LEP IV	15
2.7.2 Regionaler Raumordnungsplan	16
2.7.3 Flächennutzungsplanung.....	17
2.7.4 Bebauungspläne	19
2.7.5 Schutzbereiche:.....	20
3 Gebietsbeschreibung	21
4 Leitbild	25
4.1 Kontext	25
4.1.1 Stadtentwicklungsstrategie „Neuwied 2030“	25
4.1.2 Förderantrag Städtebau	26
4.1.3 Städtebauliche Ziele der Stadt zur Entwicklung des Rasselsteingeländes	27
4.2 Leitbild für das Rasselstein-Areal.....	28
5 Entwicklungskonzept.....	35
5.1 Einordnung in das Stadtgefüge	35
5.2 Städtebauliche Strukturen	36
5.3 Freiräume und Gewässer.....	42
5.3.1 Freiräume	42
5.3.2 Gewässer	44
5.3.3 Qualitätssicherung der Freiräume	45
5.4 Mobilität	45
5.4.1 Konzept	45
5.4.2 Innere Erschließung.....	48
5.4.3 Mobility Hubs.....	52
5.4.4 Mobility Spots.....	53
5.4.5 Äußere Erschließung	54
5.5 Ver- und Entsorgung.....	54
5.5.1 Abfall.....	54
5.5.2 Energie.....	56
5.5.3 Schmutz- und Regenwasser	59
5.6 Quartiersmanagement	61
5.7 Weitere Schritte.....	62
6 Zusammenfassung/ Ausblick	63



Anlagen:

1. Städtebauliche Ziele der Stadt Neuwied für das Rasselsteingelände
2. Masterplan Neuwied Rasselsteingelände, Stand 02.09.2024



Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Impressionen der historischen Nutzung (Quelle: Eigene Abbildung Planungsteam)	8
Abbildung 2: Lage Rasselsteinquartier – Stadt Neuwied (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam)	9
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Neuwied (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP, Stand 31.12.2022)	10
Abbildung 4: Altersklassen im Vergleich (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP, Stand 31.12.2022)	10
Abbildung 5: Altersklassen im 30-Jahres-Vergleich (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP, Stand 31.12.2022)	11
Abbildung 6: Übersicht der bestehenden Einzelhandelsstandorte im Stadtgebiet von Neuwied – Ausschnitt; rote Markierung stellt den Stadtkern dar; ohne Maßstab (Quelle: Stadtentwicklungsstrategie 2030 der Stadt Neuwied)	12
Abbildung 7: Verteilung der Gewerbe- und Industrieflächen in der Stadt Neuwied: Bestandsflächen grau, Erweiterungspotenzial rot schraffiert; ohne Maßstab (Quelle: Stadtentwicklungsstrategie 2030 der Stadt Neuwied)	14
Abbildung 8: Nutzungstypen der Flächennutzung in der Stadt Neuwied in Prozent	14
Abbildung 9: Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Neuwied, Stand 2008; Änderungsbereich rot unterbrochen umrandet, ohne Maßstab	18
Abbildung 10: geplante Änderung des Flächennutzungsplans – Auszug, Änderungsbereich rot unterbrochen umrandet, ohne Maßstab, (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam) ...	19
Abbildung 11: Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan „Kläranlage, Änderung“; ohne Maßstab	19
Abbildung 12: Übersicht der Schutzbereiche angrenzend an die Konversionsfläche; ohne Maßstab (Quelle: LANIS RLP)	20
Abbildung 13: Übersicht des Areals (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam)	21
Abbildung 14: Darstellung der topografischen Situation (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	22
Abbildung 15: Übersicht der Gewässer (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	22
Abbildung 16: Bestandssituation Gleisanlage, Mai 2023,	23
Abbildung 17: Bestandssituation Hafenkran, Juli 2024, (Quelle: eigene Aufnahme)	23
Abbildung 18: Verortung der Bestandsgebäude und Bauwerke; ohne Maßstab (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam)	24
Abbildung 19: Zukunftsprojekte der Stadt Neuwied (Quelle: Stadtentwicklungsstrategie 2030, Seite 51).....	25
Abbildung 20: Vision des Förderantrags	26
Abbildung 21: Zielgruppen (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	33
Abbildung 22: Vernetzung mit der Umgebung; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	35
Abbildung 23: Darstellung der unterschiedlichen Blockstrukturen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam).....	36
Abbildung 24: Schwarzplan des Rasselsteinareals mit Bestand (grau) und möglichen Neubauten (schwarz); ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam).....	37
Abbildung 25: Darstellung der Gebäudeanordnung – unterschiedliche Typologien der Blockbebauung; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	38
Abbildung 26: Darstellung der städtebaulichen Gliederung durch Gebäudehöhen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	39



Abbildung 27: Mögliche Nutzer:innen-Gruppen im Quartier, Standorte für Bildungseinrichtungen (rote Punkte); ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	40
Abbildung 28: Nutzungstypologien im Quartier – Erdgeschoss; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	40
Abbildung 29: Flächenverteilung auf der Konversionsfläche (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	41
Abbildung 30: Nutzungsverteilung auf der Konversionsfläche (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	41
Abbildung 31: Verlauf der „Grünen Meile“; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	42
Abbildung 32: Übersicht der Grünstrukturen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	44
Abbildung 33: Hammergraben, Juni 2024 (Quelle: Eigene Aufnahme)	45
Abbildung 34: Wied, Juli 2024 (Quelle: Eigene Aufnahme)	45
Abbildung 35: SWOT Verkehr (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	46
Abbildung 36: Mobilitätsleitbild (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	46
Abbildung 37: Mobility Hubs im Quartier – Parken und Stellplätze; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	47
Abbildung 38: Planung des Fahrzeugverkehrs innerhalb des Rasselstein-Areals; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	49
Abbildung 39: Konzeptidee Wohnstraße Variante 1 (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	50
Abbildung 40: Konzept Wohnstraße Variante 2 (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	51
Abbildung 41: Geplantes Radwegenetz im Plangebiet; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	52
Abbildung 42: Assoziationsbild Mobility Hub (Vechta, Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File)	53
Abbildung 43: Assoziationsbild (Mobility Spot in Düsseldorf, Quelle: www.qimby.net)	53
Abbildung 44: Modellhafte Skizze der Abfallsammelstellen (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	55
Abbildung 45: Energie-Flow-Diagramm	56
Abbildung 46: Übersicht der solaren Strahlung; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	57
Abbildung 47: Sinuskurven der Energieproduktion und -verbräuche (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	58
Abbildung 48: Übersicht Energiekonzept (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	59
Abbildung 49: angedachte Entwässerung des Schmutzwassers; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	60
Abbildung 50: angedachte Entwässerung des Niederschlagswassers; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	60
Abbildung 51: Mögliche Entwicklungsphasen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)	62



1 Anlass und Ziel des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Seit dem 19. Jahrhundert ist die Stadtentwicklung in Neuwied eng mit der Industrialisierung verbunden. Bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde das erste Eisenwalzwerks gegründet, mit dem Neuwied zu einem der frühesten Industriestandorte Deutschlands wurde. 1770 entstand nahe der Mündung der Wied unter anderem das erste Blechwalzwerk Deutschlands. Durch die Aufgabe der industriellen Nutzung ist eine innenstadtnahe Konversionsfläche entstanden, die zukünftig als Wohn- und Mischgebiet eine neue Bedeutung erhalten soll.

Das Rasselstein-Areal liegt an der Schnittstelle zwischen Kernstadt, Peripherie und Landschaftsraum der rund 66.000 Einwohner:innen großen kreisangehörigen Stadt. Die Innenstadt des Mittelzentrums mit zahlreichen wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Einkaufs-, Kultur-, Freizeitangebote, Rathaus, Bildungseinrichtungen etc.) liegt etwa 1,5 km von den ehemaligen Industrieflächen entfernt. Auf Grund der Nähe der durch Abwanderung der industriellen Nutzung geprägten Konversionsfläche zur Innenstadt ist eine zukünftige gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil geplant.

Das vorliegende Städtebauliche Entwicklungskonzept enthält Aussagen zum räumlichen Geltungsbereich, zu Zielen und zur Umsetzung von Maßnahmen, die der Stärkung der Innenentwicklung dienen. Es skizziert ein zukunftsorientiertes Konzept, das ehemalige Rasselstein-Areal mit vielfältigen Nutzungen neu zu beleben und so indirekt die Attraktivität des gesamten Mittelzentrums zu stärken.

Städte unterliegen einem permanenten Wandel. Nicht nur durch politische Entscheidungen und kommunale Planungen, sondern auch durch das Handeln unterschiedlicher Akteure wie Investoren, Unternehmen, der öffentlichen Hand oder der Bewohner:innen werden stetige Veränderungen angestoßen. Die Stadt entwickelt so ihre inneren Abläufe und ihr Erscheinungsbild laufend weiter.

Die Analyse zur Gesamtstadt und die Gebietsbeschreibung des Rasselstein-Areals (vgl. Kap. 2 und 3) u.a. mit Kenndaten zur Stadtgeschichte, der Lage, der Bevölkerungsentwicklung, der wirtschaftlichen Situation, den naturräumlichen Gegebenheiten etc. bilden die Grundlage des vorliegenden städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. Besonderheiten des Plangebiets werden hervorgehoben und Ansatzpunkte für die Städtebauliche Entwicklung beschrieben. Im konzeptionellen Teil (vgl. Kap. 4 und 5) werden – ausgehend vom gesamtstädtischen Entwicklungsleitbild - die Planungen in den Handlungsfeldern Städtebau, Grünstrukturen und Freiflächen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und Quartiersmanagement skizziert.

Das vorliegende städtebauliche Entwicklungskonzept integriert sehr unterschiedliche Fachbereiche, verdeutlicht die Synergien und bildet somit gleichermaßen Rahmen wie Klammer für detailliertere Planungen. Es hat den Anspruch, mittel- und langfristige, verlässliche und verbindliche Ziele zu definieren, die flexibel genug sind, um sich veränderten Rahmenbedingungen anpassen zu können. D.h. die Ziele sind als Generallinie zu sehen, die auch neue Planungsideen ermöglichen. Es stellt damit ein Grundsatzprogramm für das Handeln von Investor, Verwaltung und Politik dar. Wiewohl das vorliegende Konzept am Anfang der Konversion des Rasselstein-Areals steht, ist es als Zwischenschritt in einem kontinuierlichen Prozess der Stadtentwicklung der Stadt Neuwied zu verstehen.



Die Begriffe „Rasselsteingelände“ und „Rasselstein-Areal“ werden synonym verwendet und bezeichnen die Konversionsfläche zwischen den Stadtteilen Zentrum, Heddesdorf, Irlich und Niederbieber. Die räumliche Abgrenzung wird unter Punkt 2.2 unten beschrieben.



2 Bestandsaufnahme und Analyse auf gesamtkommunaler Ebene

2.1 Historische Stadtentwicklung / Industriegeschichte

Der älteste Nachweis einer menschlichen Besiedelung geht auf das 16. Jahrhundert vor Christus zurück. Spätestens seit der Zeit der Kelten und Römer war das Gebiet dauerhaft besiedelt. Das heutige Neuwied wurde 1653 als Residenzstadt des Grafen zu Wied gegründet. Im Jahr 1662 sicherte er den Bürgern weitreichende Rechte und Freiheiten zu, darunter das Recht auf freie Religionsausübung und die Freiheit von Frondiensten und Leibeigenschaft sowie das Recht auf städtische Selbstverwaltung. Jedem Bürger, der ein Haus bauen wollte, wurde ein Bauplatz zugesprochen. Ferner versprach der Landesherr, dass die Steuern nur zu einer Hälfte an ihn und zur anderen Hälfte an die Stadt gehen sollten. Die Stadt wurde nach einem Schachbrettplan angelegt, aber bereits Ende des 17. Jahrhunderts während des Pfälzischen Erbfolgekrieges teilweise zerstört. Es folgten eine „zweite Stadtgründung“ und ein wirtschaftlicher und städtebaulicher Aufschwung. Zudem herrschte eine deutschlandweit einzigartige Pressefreiheit, die bald ein lebendiges Verlags- und Zeitungswesen anzog.¹

Im 18. Jahrhundert wurde das Eisenwalzwerk Rasselstein gegründet, welches die ersten Eisenbahngleise in Deutschland produzierte und die Stadt Neuwied zu einem der frühesten Industriestandorte Deutschlands machte. 1770 entstand hier zudem das erste Blechwalzwerk Deutschlands. Neuwied erfuhr im 19. Jahrhundert einen erheblichen Wirtschaftsaufschwung, zahlreiche Betriebe der Metallindustrie siedelten sich an. Im Jahr 1817 wurde eine »Fliegende Brücke« eingerichtet, um die Verbindung zum linken Rheinufer zu verbessern, 1823 kam der Neuwieder Hafen hinzu, 1870 die rechtsrheinische Eisenbahn, 1931 der Deich und 1935 die Brücke über den Rhein. Nach den Zerstörungen des 2. Weltkriegs gewann Neuwied seine Bedeutung als Industriestandort zurück und besitzt noch heute ausgedehnte Gewerbegebiete. 1970 wurde durch die Einverleibung der umliegenden Orte die „Neue Stadt Neuwied“ gebildet.



Abbildung 1: Impressionen der historischen Nutzung (Quelle: Eigene Abbildung Planungsteam)

¹ Verändert nach <https://www.regionalgeschichte.net/mittelrhein/neuwied/geschichte.html>



2.2 Lage und Verkehrsanbindung

Die Stadt Neuwied liegt in Rheinland-Pfalz im gleichnamigen Kreis Neuwied zwischen den Ballungszentren Rhein/Main und Köln/Bonn. Neuwied stellt ein Mittelzentrum dar und setzt sich aus der Kernstadt sowie den 13 Stadtteilen Heddesdorf, Irlich, Feldkirchen, Niederbieber, Segendorf, Rodenbach, Torney, Altwied, Oberbieber, Gladbach, Heimbach-Weis, Engers und Block zusammen.

Die Flächen des ehemaligen Rasselsteingebietes (heute im Besitz der ASAS GmbH) mit einer Gesamtgröße von rd. 88 ha Größe befindet sich zentrumsnah zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Heddesdorf, Irlich und Niederbieber.



Abbildung 2: Lage Rasselsteinquartier – Stadt Neuwied (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam)

2.3 Demografie

In der Stadt Neuwied lebten zum Stand 31.12.2022 insgesamt 65.986 Personen. Nach einem starken Bevölkerungsanstieg von Mitte der 1980er Jahre bis Mitte der 1990er Jahre auf über 67.000 Einwohner:innen schrumpfte die Bevölkerung mit kleineren Schwankungen bis etwa 2014 auf unter 64.000 Bürger:innen. Seitdem wächst die Bevölkerung wieder und zeigt zum aktuellen Stand einen stärkeren Aufwärtstrend auf (siehe Abbildung 3).

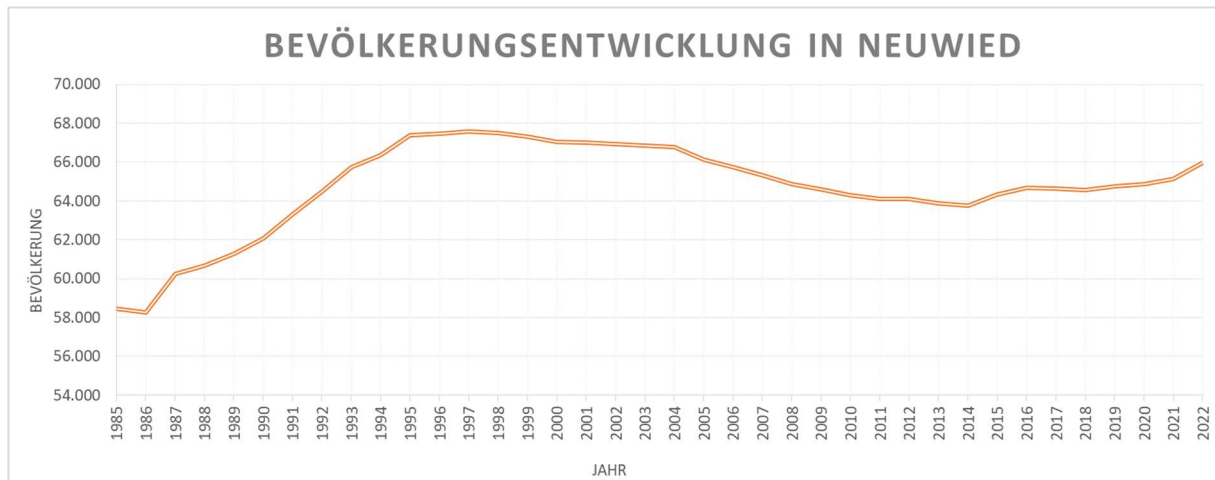


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Neuwied (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP, Stand 31.12.2022)

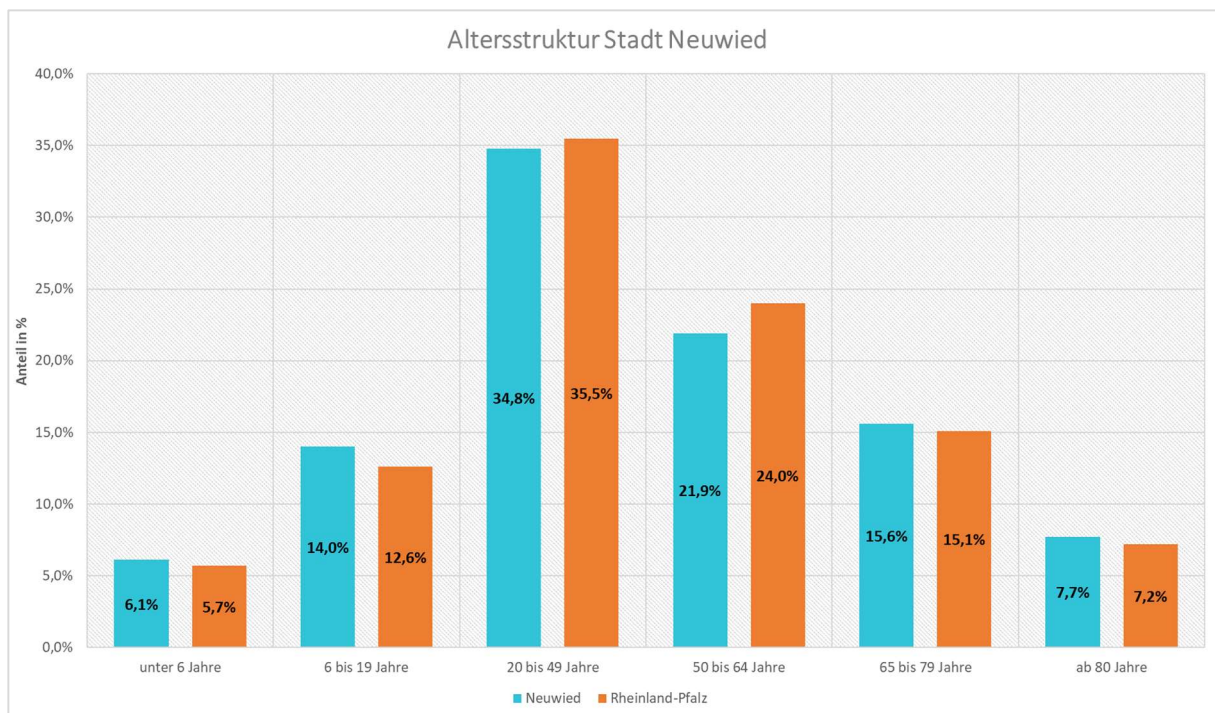


Abbildung 4: Altersklassen im Vergleich (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP, Stand 31.12.2022)

Mit Blick auf die Altersstruktur stellt sich die Stadt Neuwied vergleichsweise jung dar. Auffällig ist der überdurchschnittliche Anteil an Kindern und jungen Erwachsenen bis 19 Jahre. (siehe Abbildung 4)

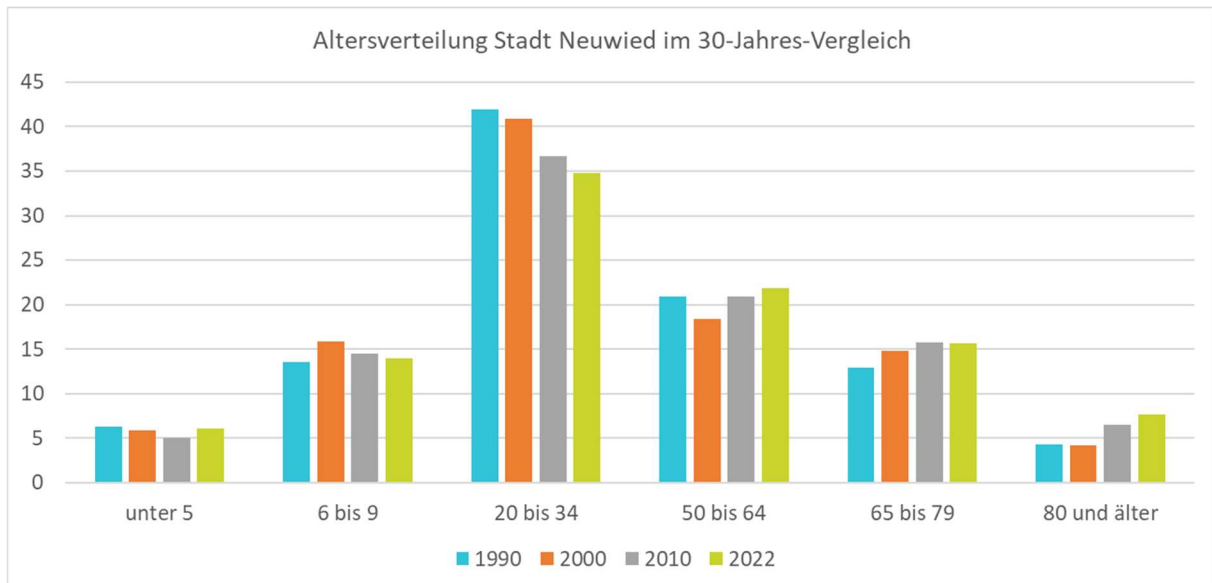


Abbildung 5: Altersklassen im 30-Jahres-Vergleich (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP, Stand 31.12.2022)

Im langjährigen Vergleich zeigen sich Anzeichen der Alterszunahme der Gesellschaft. Während insbesondere die Klasse der jungen Erwachsenen (20 bis 34 Jahre) über die letzten 30 Jahre deutlich abgenommen hat, haben die beiden Altersklassen über 65 Jahre zugenommen. Mit Schwankungen stabil geblieben ist der Anteil der Kinder und Jugendlichen.

2.4 Versorgung & Infrastruktur

Im folgenden Kapitel wird die Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, die medizinische Versorgung, die Bildungsinfrastruktur sowie das Betreuungsangebot beleuchtet. Auch hier bezieht sich die Beschreibung auf die gesamte Stadt, da sich innerhalb des Entwicklungsgebietes keine Infrastrukturen befinden.

2.4.1 Nahversorgung

Im Umkreis des Entwicklungsareals befinden sich mehrere Nahversorgungseinrichtungen. Besonders die südöstlich des Quartiers liegende Innenstadt bietet verschiedenste Angebote der Nahversorgung, welche über die Deckung des täglichen Bedarfs hinausgehen. (siehe Abbildung 6)

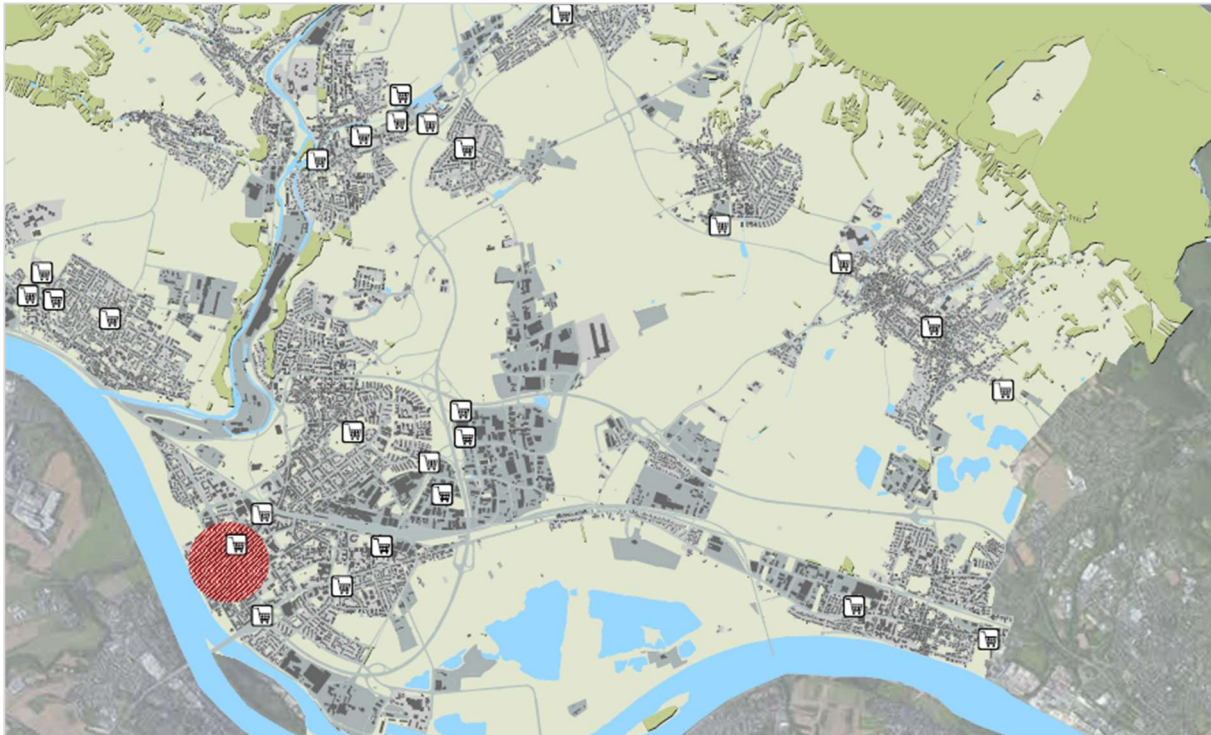


Abbildung 6: Übersicht der bestehenden Einzelhandelsstandorte im Stadtgebiet von Neuwied – Ausschnitt; rote Markierung stellt den Stadtkern dar; ohne Maßstab (Quelle: Stadtentwicklungsstrategie 2030 der Stadt Neuwied)

2.4.2 Medizinische Versorgung und Pflege

In Neuwied sind zwei große Krankenhäuser mit zusammen rund 1.000 Betten ansässig. Darüber hinaus trägt eine Vielzahl von frei praktizierenden Ärzt:innen, darunter rund 170 Fachärzt:innen aus etwa 20 Spezialgebieten und 16 Apotheken zu einer flächendeckenden medizinischen Versorgung bei². Die medizinische Versorgung liegt damit etwas unter dem Durchschnitt vergleichbarer Kommunen. Hinzu kommen rund elf Pflege- und Betreuungseinrichtungen für ältere Generationen.

2.4.3 Kindergarten und Schulen

Derzeit sind in Neuwied rund 3.500 Kindergarten- und Kita-Plätze im Angebot. Wie auch in anderen Kommunen übersteigt die Nachfrage in der Stadt Neuwied das Angebot an Kindergarten- und Hortplätzen. Um den geforderten Platzbedarf zu decken, baut die Stadt Neuwied derzeit das Angebot stark aus.

Neben verschiedenen allgemeinbildenden Schulen, darunter zwei Gymnasien und drei Realschulen plus, verfügt Neuwied über ein breit aufgestelltes Netz an berufsbildenden Schulen aus unterschiedlichsten Fachbereichen, wie zum Beispiel ein Wirtschafts- und Technisches Gymnasium, der einzigen Bundesfachschule des Lebensmitteleinzelhandels und mehrere Berufsschulen. Regionale Unternehmen profitieren von diesem guten Bildungsangebot durch gut ausgebildete und qualifizierte Personen.

² <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=103&l=3&g=0713800045&tp=42879>,
31.12.2022



Die Stadt Neuwied hat sich zudem im Bereich der Förderschulen einen Namen gemacht und bietet über das Stadtgebiet verteilt acht Förderschulen an.

Unterm Strich bietet die Stadt Neuwied ein umfangreiches Bildungs- und Weiterbildungsangebot für unterschiedliche Bedarfe.

2.5 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Neuwied als größte kreisangehörige Stadt in Rheinland-Pfalz gilt als ein bedeutendes Wirtschaftszentrum zwischen Bonn und Koblenz. Großzügige Industrie- und Gewerbegebiete mit hervorragenden Verkehrsanbindungen sorgen dafür, dass viele international tätige Firmen die Stadt als Standort auswählen. Erfolgreiche Kooperationen zwischen den Unternehmen und die Bildung eines breiten Netzwerkes fördern zusätzlich den guten wirtschaftlichen Standort. Die ansässigen Unternehmen bieten den Bürger:innen vielfältige Arbeitsplätze in unterschiedlichen Branchen.

Zu den sieben bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten in der Stadt Neuwied zählen Friedrichshof, Wasemweg, Meerheck, Im Schützengrund, Heldenberg, Distelfeld und Gladbach. Diese werden kontinuierlich weiterentwickelt, Entwicklungspotenziale im Umfang von über 100 ha stehen bereit.

Distelfeld und Friedrichshof stellen im Stadtbereich das Hauptgewerbe- bzw. Industriegebiet dar. Beide Gebiete bilden zusammen eine Fläche von rund 200 ha und liegen unmittelbar an den Bundesstraßen B42 und B256 mit eigenen Abfahrten zum Gewerbe- und Industriegebiet. Über die Bundesstraßen besteht zudem eine Anbindung an die Autobahnen A3 und A48. Nicht nur im Umfeld der Kernstadt befinden sich Gewerbegebiete, auch in den einzelnen Stadtteilen sind kleinere Gewerbeflächen zu finden.

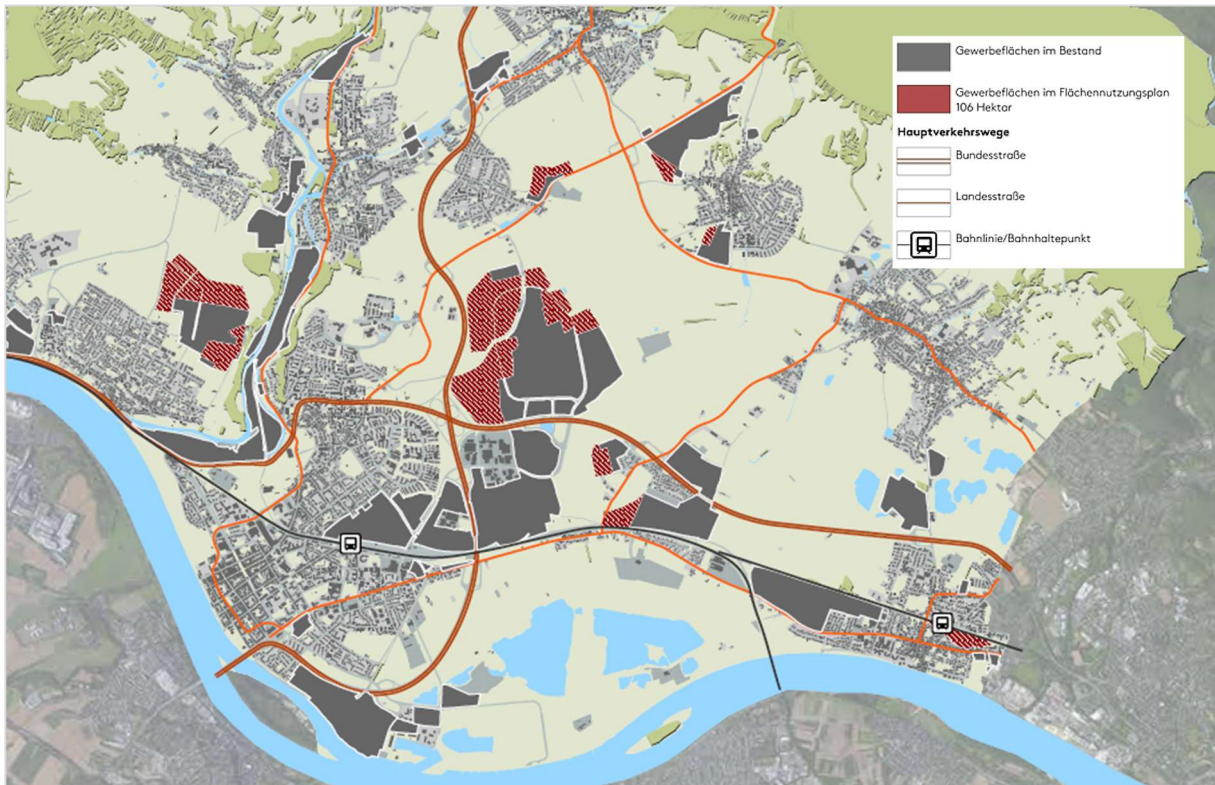


Abbildung 7: Verteilung der Gewerbe- und Industrieflächen in der Stadt Neuwied: Bestandsflächen grau, Erweiterungspotenzial rot schraffiert; ohne Maßstab (Quelle: Stadtentwicklungsstrategie 2030 der Stadt Neuwied)

2.6 Siedlungs- und Landschaftsstruktur

Die Stadt Neuwied umfasst eine Fläche von insgesamt 86,5 km². Rund ein Drittel (32 %) besteht aus Wald, weitere rund 28 % werden landwirtschaftlich genutzt. Die im Kapitel 2.5 aufgezählten Industrie- und Gewerbestandorte machen 6 % der Gesamtfläche der Stadt Neuwied aus. Ein Anteil von 11 % wird als Wohnfläche genutzt (siehe Abbildung 8).

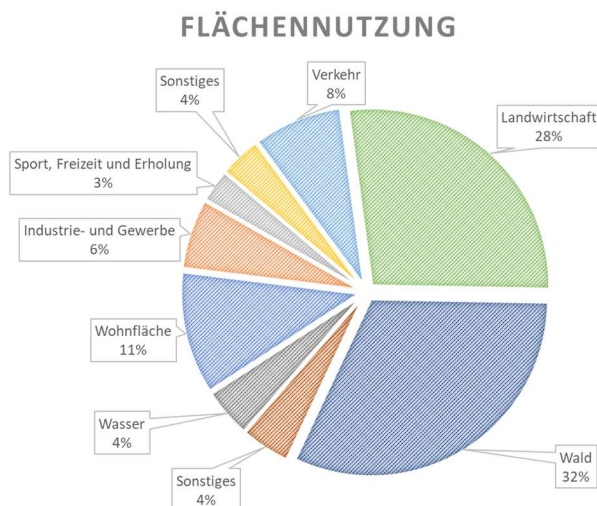


Abbildung 8: Nutzungstypen der Flächennutzung in der Stadt Neuwied in Prozent (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam; Basis: Statistisches Landesamt RLP)



2.7 Übergeordnete Planungen und Zielsetzungen

Im Rahmen der Entwicklung der Konversionsfläche des ehemaligen Rasselstein-Areals sind die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die wichtigsten Aussagen des Landesentwicklungsprogramms Rheinland-Pfalz (LEP) und des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald (ROP) tabellarisch zusammengefasst. Darüber hinaus wird auf die Bauleitplanung eingegangen.

2.7.1 Landesentwicklungsprogramm LEP IV

Das Landesentwicklungsprogramm stellt den Ordnungs- und Gestaltungsrahmen für die räumliche Entwicklung von Rheinland-Pfalz dar. Es beschreibt die landesplanerische Zukunft und ist daher auf Langfristigkeit angelegt. Inhalt des Programms sind Ziele und Grundsätze der Landesplanung zur nachhaltigen Raumentwicklung. Mit Hilfe des Landesentwicklungsprogramms werden die unterschiedlichen überörtlichen und überfachlichen Nutzungsansprüche an den Raum koordiniert und Regeln definiert, welche die Basis für eine nachhaltige Entwicklung von Rheinland-Pfalz setzen. Das LEP betrifft alle Kommunen und Akteure und somit alle Bürger:innen des Bundeslandes.

Derzeit gültig durch Rechtsverordnung vom Oktober 2008 ist das LEP IV. Es wurde seither in vier Teilfortschreibungen um wichtige aktuelle Aspekte ergänzt. Das LEP IV soll bis 2027/2028 durch ein neues LEP abgelöst werden. Der Erarbeitungsprozess des LEP V wurde vom rheinlandpfälzischen Ministerium des Inneren und für Sport am 27.06.2023 gestartet.

Nachfolgend werden die für die Stadt Neuwied und das dortige Rasselstein-Areal getroffenen Vorgaben und Entwicklungsziele tabellarisch benannt:

Raumstrukturgliederung	Hochverdichteter Bereich mit einer hohen Zentrenreichbarkeit (8 bis 20 Zentren in < = 30 PKW-Minuten erreichbar)
Zentrale Orte/ Verflechtungsbereiche	Monozentraler Mittelbereich mit den Mittelzentren Andernach, Dierdorf und Neuwied; Neuwied ist ein freiwillig kooperierendes Mittelzentrum
Leitbild Entwicklung	Landesweit bedeutsamer Arbeitsmarktschwerpunkt; Entwicklungsbereich mit oberzentraler Ausstrahlung
Leitbild Freiraumschutz	Landesweit bedeutsamer Bereich für den Freiraumschutz (Regionaler Grünzug)
Landschaftstyp	Flusslandschaft der Ebene Stadtlandschaft
Grundwasserschutz	Stadt: Bereich von herausragender Bedeutung für den Grundwasserschutz und die Trinkwassergewinnung (teilweise)
Leitbild Hochwasserschutz	Landesweit bedeutsamer Bereich für den Hochwasserschutz
Klima	klimaökologischer Ausgleichsraum
Leitbild Rohstoffsicherung	Bedeutsame standortgebundene Vorkommen mineralischer Rohstoffe



Funktionales Verkehrsnetz	Überregionale Verbindungen mit Anknüpfung an großräumige Verbindungen, Schienennetz mit großräumigen und überregionalen Verbindungen
----------------------------------	--

2.7.2 Regionaler Raumordnungsplan

Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan für die Region Mittelrhein-Westerwald (ROP) wurde mit der Veröffentlichung am 11. Dezember 2017 verbindlich. Er beinhaltet die überörtliche, überfachliche und zusammenfassende Landesplanung im Gebiet der Planungsregion Mittelrhein-Westerwald. Er vertieft und konkretisiert das LEP IV und enthält Ziele und Grundsätze, die gemäß § 1 (4) BauGB in der Bauleitplanung sowie in den Fachplanungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind.

Nachfolgend werden die für die Stadt Neuwied und das dortige Rasselstein-Areal getroffenen Ziele- und Grundsätze der Raumordnung aus dem ROP tabellarisch wiedergegeben:

Raumstrukturgliederung	Hochverdichteter Bereich
Leitbild zur Raum- und Siedlungsstrukturentwicklung	Schwerpunktraum der Raumentwicklung mit dem freiwillig kooperierenden Mittelzentrum Neuwied
Zentrale Orte und Versorgungsbereiche	Mittelzentraler Verbund von kooperierenden Zentren
Klimaschutz, Regionale Grünzüge und Regionalparkprojekte	Teilweise Regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet mit besonderer Klimafunktion
Biotopverbund	Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den regionalen Biotopverbund
Vorbehaltsgebiet für Erholung und Tourismus	Vorbehaltsgebiet für Erholung und Tourismus, großes Flusstal
Funktionales Straßennetz	Überregionale Verbindung mit Anbindungen an regionale, flächenschließende und großräumige Verbindungen
Funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs	- Flächenschließende und regionale Busverbindungen - Regionale und überregionale Schienenverbindung
Funktionales Radwegenetz	Großräumiges Radwegenetz mit Anbindung an Radfernweg
Besonders planungsbedürftige Räume	<u>Raumnutzungskonzept Koblenz/Neuwied:</u> <i>Die Entwicklungschancen im Raum Koblenz/Neuwied sollen durch eine intensive interkommunale Zusammenarbeit zwischen der kreisfreien Stadt Koblenz, den Landkreisen, den kreisangehörigen Städten, Verbandsgemeinden und Gemeinden verbessert werden. (G 157)</i> <i>Die Siedlungsstruktur in diesem hochverdichteten Raum soll als strukturierte Stadtlandschaft gesichert und weiterentwickelt werden mit klaren Siedlungsgrenzen und ausgeprägten Siedlungskernen als Stadt-, Stadtteil- oder Ortszentren. (G 158)</i> <i>... Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll zwischen Koblenz, Andernach, Neuwied und Lahnstein entsprechend der funktionalen Gliederung des öffentlichen Verkehrsnetzes attraktiv gestaltet und</i>



	<i>zu Nahverkehrsachsen weiterentwickelt werden. ... (G 159)</i> <i>Die Weiterentwicklung des Einzelhandels soll zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften abgestimmt und koordiniert werden. ... (G 160)</i> <i>Das Entwicklungskonzept für den Kulturraum Koblenz/Neuwied soll weitergeführt und umgesetzt werden. (G 161)</i>
Weitere Besonderheiten	- Nordwestlich des Rasselsteinquartiers liegt der Naturpark Rhein-Westerwald - FFH Gebiet Mittelrhein im Süden angrenzend - Südöstlich der Stadt Neuwied befindet sich das FFH- und VS-Gebiet „Urmitzer Werth“, grenzend das VSG „Engerser Feld“ - Angrenzend an das Stadtgebiet Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft

2.7.3 Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan gibt als vorbereitender Bauleitplan für das gesamte Gemeindegebiet die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die daraus resultierende Art der Flächennutzung wieder.

Der in Abbildung 9 dargestellte Auszug des rechtswirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Neuwied aus dem Jahr 2008 zeigt das Plangebiet. Das Gebiet ist größtenteils als gewerbliche Baufläche dargestellt, während auf der südlich gelegenen Entwicklungsfläche Bahn- und Grünflächen dargestellt sind. Die Wied und der Hammergraben sind als Wasserflächen dargestellt. Weitere Darstellungen betreffen Waldflächen, Überschwemmungsgebiete und durch Hochwasser gefährdete Bereiche sowie Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind oder sein können (Untersuchungsbedarf).

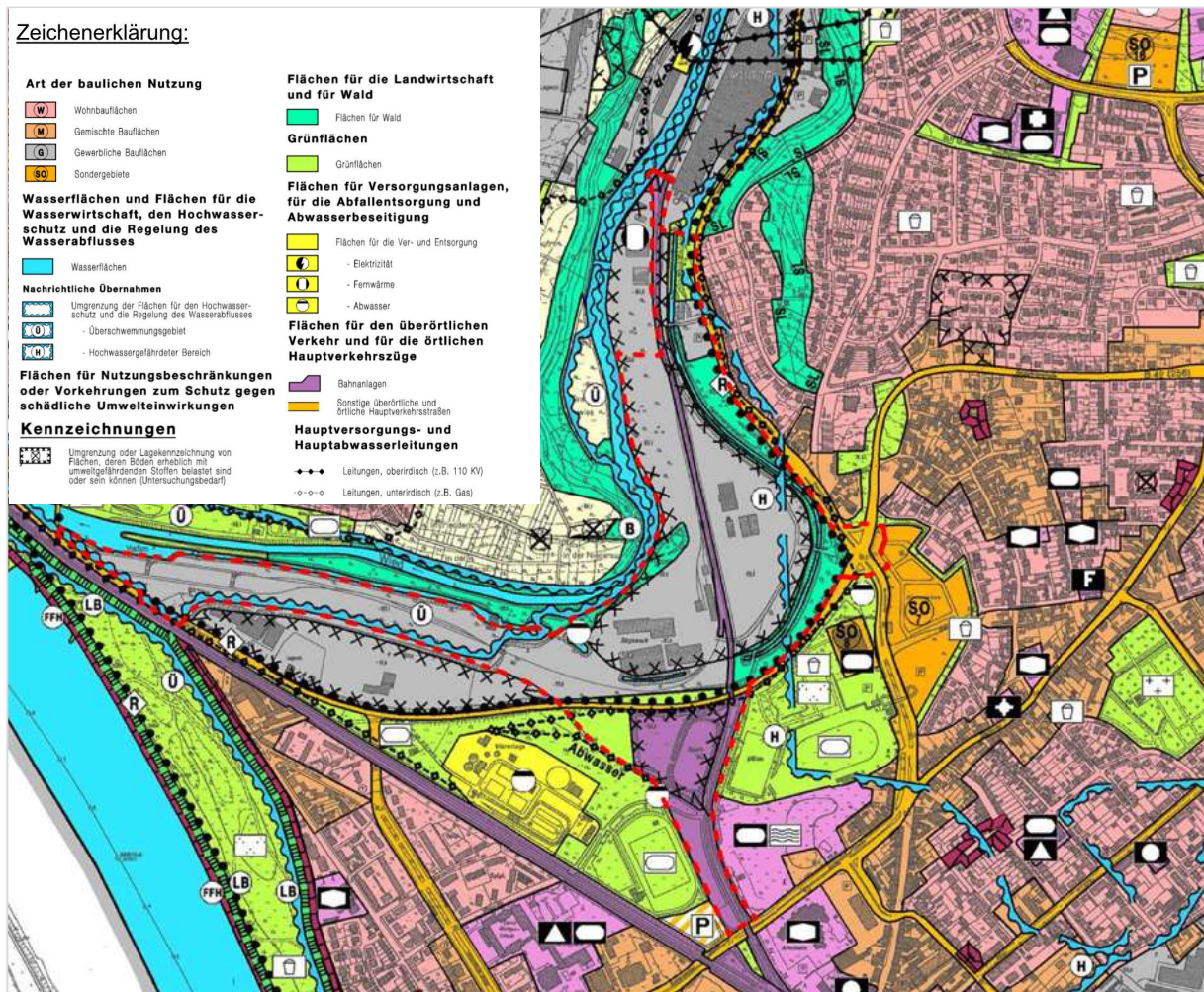


Abbildung 9: Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Neuwied, Stand 2008; Änderungsbereich rot unterbrochen umrandet, ohne Maßstab

Die Entwicklung des Rasselstein-Areals soll im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB erfolgen. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans bzw. der Bebauungspläne soll gleichzeitig auch der Flächennutzungsplan für das Plangebiet geändert werden.

Nach aktuellem Planungsstand (März 2024) soll das Plangebiet in gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen, Sonderbauflächen, Grünflächen (Zweckbestimmungen Parkfläche sowie Freizeit und Erholung), gewerbliche Bauflächen, Wald, Bahnanlagen und Verkehrsflächen gegliedert werden (siehe Abbildung 10). Die Darstellungen zum Überschwemmungsgebiet, zum hochwassergefährdeten Bereich und zur Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind oder sein können, bleiben unverändert erhalten.

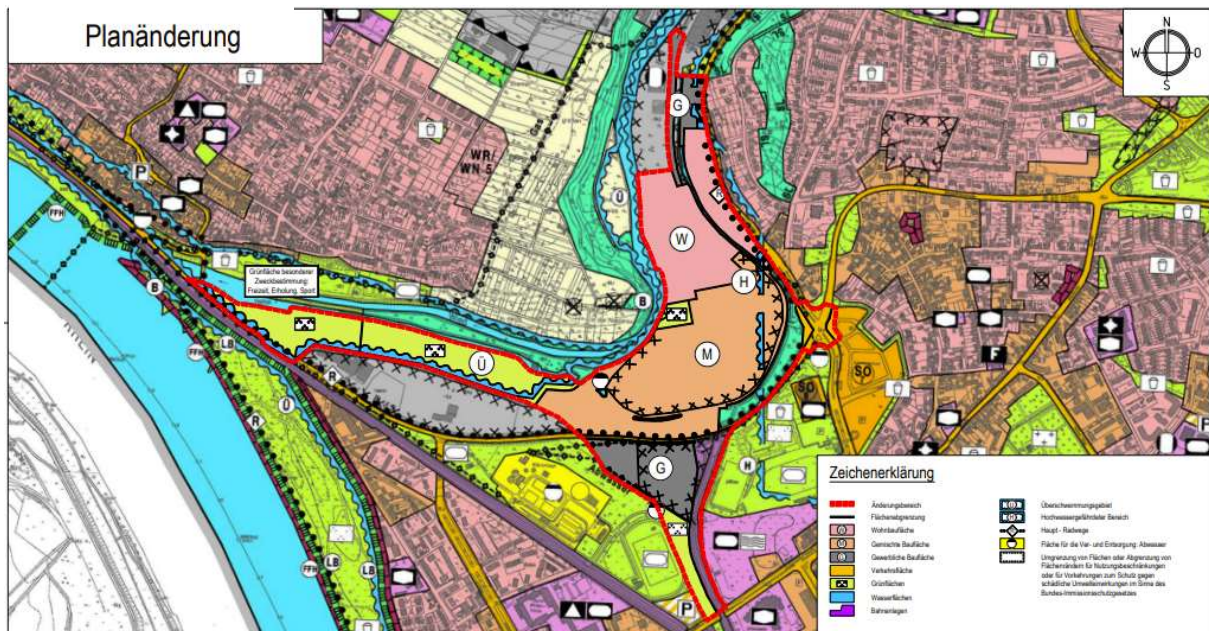


Abbildung 10: geplante Änderung des Flächennutzungsplans – Auszug, Änderungsbereich rot unterbrochen umrandet, ohne Maßstab, (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

2.7.4 Bebauungspläne

Ein Bebauungsplan enthält rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung eines Quartiers innerhalb einer Kommune. Mit Ausnahme des südlichen Bereichs ist die Nutzung im geplanten Änderungsbereich des Flächennutzungsplans nicht durch Bauplanung geregelt. Im südlich der B42 gelegenen Bereich ist der Bebauungsplan Nr. 873_II „Klärwerk, Änderung“ aus dem Oktober 1982 rechtswirksam. Weite Teile des geplanten Änderungsbereichs des Flächennutzungsplans sind darin als Bahnflächen festgesetzt, kleinere Teile im Westen als geplante Grünfläche des Klärwerks.



Abbildung 11: Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan „Kläranlage, Änderung“³; ohne Maßstab

³ <https://gis.neuwied.de/?cmd=wafdownload&toClient=/temp/301B8115-7EAB-4EFA-927F-D4D15BED06C2.pdf&file=/temp/301B8115-7EAB-4EFA-927F-D4D15BED06C2.pdf>



2.7.5 Schutzbereiche:

An das Plangebiet grenzt westlich ein 11,3 ha großer Biotopkomplex mit der Bezeichnung „Untere Wied und ihre Hänge östlich von Irlich“ an. Dieser umfasst den Ost bis Südost exponierten Wiedhang im Stadtteil Irlich sowie die ausgebaute Wied. Schutzziel ist der Erhalt und die Wiederherstellung eines bedeutsamen Lebensraums an der Wied. Dazu soll die Robinie zurückgedrängt und wertgebende Lebensräume, wie Obstwiesen und Felsen, offengehalten werden (siehe Abbildung 12; lila Markierung).

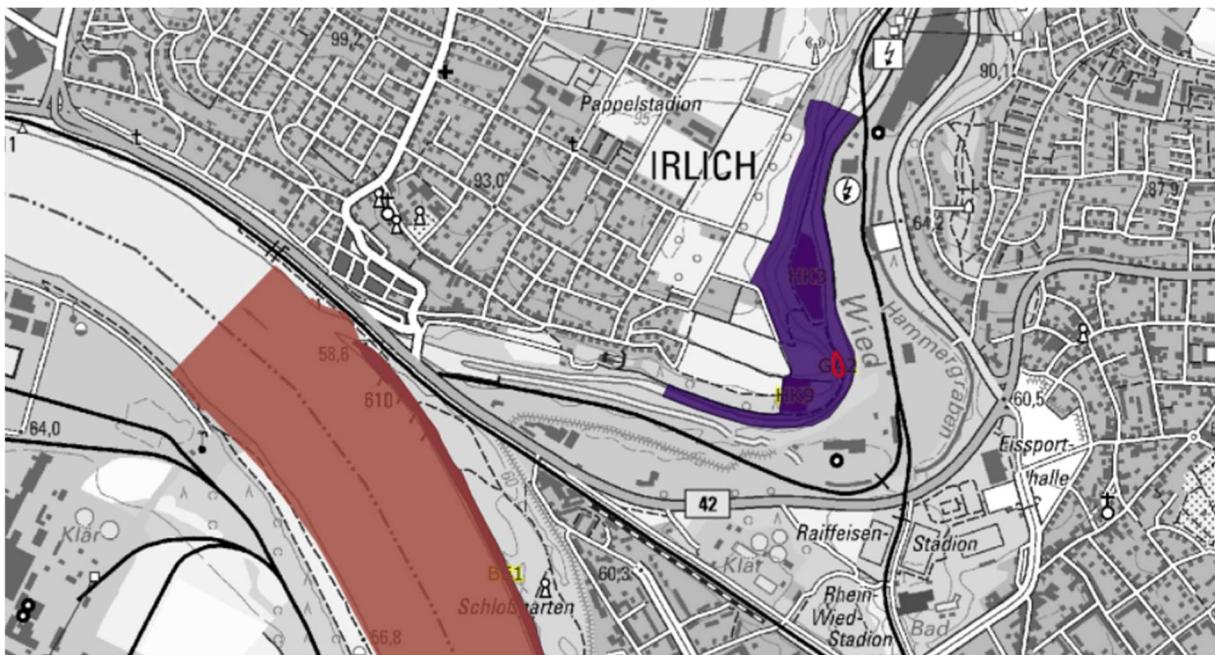


Abbildung 12: Übersicht der Schutzbereiche angrenzend an die Konversionsfläche; ohne Maßstab (Quelle: LANIS RLP)

Innerhalb des Biotopkomplexes befinden sich die beiden Biotope „Obstweide an den Wiedhängen östlich von Irlich“ und „Obstweidenbrache an den Wiedhängen östlich von Irlich“.

Ein Teilstück des Rheins, welches westlich an das Entwicklungsareal angrenzt, ist zudem als Fauna-Flora-Habitat Gebiet „Mittelrhein“ geschützt (siehe Abbildung 12, rötliche Markierung).



3 Gebietsbeschreibung

Das Rasselstein-Areal weist noch immer starke Bezüge zur industriellen Nutzung auf. Im Norden prägen Hallenbauten mit industriellen und gewerblichen Nutzungen das Gelände, große Güterumschlagplätze, ehemalige und aktuelle Bahnflächen und Bereiche ehemaliger Industriehallen sind in den zentralen Bereichen der Konversionsfläche noch deutlich wahrnehmbar. Gesäumt wird das Rasselstein-Areal von Grünstrukturen entlang von Wied und Hammergraben als weiterem Zeugnis der ehemaligen industriellen Nutzung.

Im nördlichen Bereich des Areals liegen die Haupthallen des ehemaligen Rasselsteinwerkes, für welche nach Sanierung neue industrielle Nutzungen geplant sind. Südlich angrenzend befindet sich ein Blockheizkraftwerk gefolgt von einer derzeitigen Brachfläche, welche durch die vorhandene Gleisanlage und durch vereinzelte Bestandsgebäude geprägt ist. Die Gleise der Werksbahn, welche das Areal durchziehen sowie der Lokschruppen verdeutlichen die ehemalige und teilweise noch heutige industrielle Nutzung des gesamten Areals. Im Mündungsbereich der Wied in den Rhein, am südwestlichen Quartiersrand, befindet sich die Hafenanlage.



Abbildung 13: Übersicht des Areals (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam)

Das Areal liegt im Tal der Wied und verbindet die Stadtteile Feldkirchen und Irlich mit der Kernstadt. Im Westen wird das Rasselsteingelände von steilen Hängen mit starker Begrünung entlang der Wied eingerahmt. Das Rasselstein-Areal selbst ist jedoch nicht von größeren Höhendifferenzen durchzogen (siehe Abbildung 14). Eine Ausnahme bildet der Felsen im Bereich der Biegung der Wied nach Westen in Richtung Rhein.

Das Areal wird im Westen von der Wied, einem Gewässer 2. Ordnung, umschlossen (siehe Abbildung 15). Die Wied entspringt im Westerwald und mündet nach rund 102 km Länge westlich des Rasselsteingeländes in den Rhein. Der letzte halbe Kilometer vor der Mündung ist schiffbar und erschließt den Werkschafen des Industrieareals Rasselstein für Schiffe vom Rhein.



Abbildung 14: Darstellung der topografischen Situation (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



Abbildung 15: Übersicht der Gewässer (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Zum Schutz der Stadt Neuwied vor Hochwasser wurde bereits zwischen 1928 und 1931 ein 7,5 Kilometer langer Deich erbaut, der Rhein und Wied von der Stadt und dem Projektgelände trennt und letztere vor Überschwemmungen bei Hochwasser des Rheins schützt. Von der Mündung der Wied, südlich entlang des Hafengeländes entlanggeführt, schwenkt der Deich zurück zum östlichen Ufer der Wied und verläuft von dort als uferbegleitende Hochwasserschutzmauer flussaufwärts. Um den Zugang zum Hafengelände zu gewährleisten, ist der Deich an einer Stelle des Rasselstein-Areals durch Deichtore unterbrochen. Diese Öffnungen werden im Hochwasserfall durch verschließbare Fluttore gesichert.

Auf der östlichen Seite des Areals umfließt der Hammergraben (Abbildung 15) das ehemalige Werksgelände. Dieses, für die frühere industrielle Nutzung künstlich angelegte Gewässer III. Ordnung, speist sich nördlich aus der Wied und führt teilweise verrohrt unter den Werkshallen hindurch. Nach der Verrohrung verläuft der Hammergraben größtenteils offen entlang der Rasselsteiner Straße sowie der B42 und mündet kurz vor dem Rhein wieder in die Wied.

Der Hammergraben verfügt über einen Freispiegelabfluss in die Wied. Er besitzt verschiedene Einleitstellen des Industrieareals sowie mehrere private als auch städtische Einleitstellen inkl. dem Notüberlauf der Kläranlage. Im Hochwasserfall kann die Kläranlage nicht im freien Gefälle in den Rhein entwässern, sodass dass auf dem Rasselsteingelände be-



findliche, städtische Pumpenwerk genutzt wird, um über dieses in den Rhein zu entwässern. In diesem Fall kann durch das vorhandene Pumpwerk mit vorgeschalteter Rechenanlage der Hammergraben gänzlich hochwasserfrei gehalten und somit der Hochwasserschutz des Areals sowie des Stadtgebietes gewährleistet werden.



Abbildung 16: Bestandssituation Gleisanlage, Mai 2023, (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 17: Bestandssituation Hafenkran, Juli 2024, (Quelle: eigene Aufnahme)

Bei den auf dem Gelände vorhandenen Bestandsgebäuden handelt es sich in erster Linie um die ehemaligen Industriehallen von Thyssen-Krupp im nördlichen Teil des Gebietes. Die Hallen sind im Privatbesitz der Firma ASAS und werden aufwändig saniert und aufbereitet, um neben der Eigennutzung durch ASAS neuen Nutzungen aus dem Bereich Zukunftstechnologien, Robotik und Nachhaltigkeit anzusiedeln. Südlich anschließend befindet sich das Biomasseheizkraftwerk Flohr, das früher das Thyssen-Krupp Werk mit Prozessdampf sowie -wärme versorgte und heute zur Erzeugung von Strom genutzt wird. Gegenüber dem Heizkraftwerk, parallel zum Hammergraben, befindet sich das ehemalige Hospital. (siehe Abbildung 18).

Markant sind die noch verbliebenen Gleisanlagen der Werksbahn, die in Nord-Süd-Richtung durch das Gebiet verlaufen und im Bereich der Neuwieder Innenstadt kurz vor dem Bahnhof über Brückenbauwerke den Gleisanschluss an das Netz der Bundesbahn herstellen. Ein weiterer Schienenstrang erschließt als Abzweig der Werkseisenbahn das Hafengelände. Der in dem Entwicklungsgebiet vorhandene Loksuppen sowie das Stellwerk sind Bestandsgebäude, welche erhalten werden und als historische Zeitzeugen der Industrienutzung in das städtebauliche Entwicklungskonzept integriert werden sollen.

Im Bereich des Hafens ist neben einem Bestandsgebäude (Trafohaus) noch die markante Hafenkrananlage erhalten. Dem Kran kommt eine hohe Bedeutung für die industrielle Identifikation des gesamten Areals zu und soll einer neuen Nutzung zugeführt und erhalten werden.

Insgesamt umfasst die geplante Konversionsfläche im Rahmen dieses städtebaulichen Entwicklungskonzeptes rund 32,6 ha und stellt das größte zusammenhängende Flächenpotenzial für eine wohnbauliche Entwicklung innerhalb der Stadt dar.



Abbildung 18: Verortung der Bestandsgebäude und Bauwerke; ohne Maßstab (Quelle: eigene Darstellung Planungsteam)



4 Leitbild

4.1 Kontext

Die Planungen des Rasselstein-Areals fügen sich ein in verschiedene Gedanken und Visionen zur städtebaulichen Entwicklung sowohl der Gesamtstadt als auch des konkreten Areals. Zu nennen sind hier insbesondere die Stadtentwicklungsstrategie 2030 aus dem Jahr 2018, die Bewerbung der Stadt zur Aufnahme des Entwicklungsgebiets „Ehemaliges Rasselsteingelände“ in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau West von 2019 sowie eine differenzierte Definition städtebaulicher Ziele der Stadt zur Entwicklung des Rasselsteingeländes, ebenfalls aus dem Jahr 2019.

4.1.1 Stadtentwicklungsstrategie „Neuwied 2030“

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 15. März 2018 die Stadtentwicklungsstrategie „Neuwied 2030“ als Grundlage und Leitlinie für das städtische Handeln beschlossen. Sie wurde unter reger Beteiligung von Bürger:innen, Politik, verschiedenen Interessenvertretern und der Verwaltung im Zeitraum von 2015 bis Ende 2017 erarbeitet. In zwei umfassenden Dialogphasen und mit Hilfe einer repräsentativen Umfrage wurden Meinungen und Ideen gesammelt und gewichtet. Sie münden in 8 Handlungsfelder und 21 Projekte und Planungen.

In Verbindung mit einer analytischen Betrachtung der Stadt wurden fünf Zukunftsprojekte identifiziert (siehe Abbildung 19).



Abbildung 19: Zukunftsprojekte der Stadt Neuwied (Quelle: Stadtentwicklungsstrategie 2030, Seite 51)

Wohnraum wurde als wichtiger Faktor der Stadtentwicklung identifiziert. Um dem Ziel der wachsenden Stadt gerecht zu werden, wird der Revitalisierung des Rasselstein-Areals eine besondere Bedeutung zugemessen. Das Vorhaben wird im Leitbild als „Projektbezogener Entwicklungsschwerpunkt“ identifiziert.

Die weitere Planung ist sektoralen Konzepten und ergänzenden Fachplanungen vorbehalten, die Stadtentwicklungsstrategie weist jedoch auf einige Aspekte der Umsetzung hin: *„Bei den Zukunftsprojekten stehen Kommunalpolitik und Verwaltung nicht alleine in der Verantwortung: Gerade weil sie als „Leuchtturmprojekte“ definiert sind, werden sie in hohem Maße von der Bürgerschaft der Stadtgesellschaft mitgetragen und – in einigen*



Projekten – vor allem in privater Hand umgesetzt. Eine wohlwollende Begleitung der öffentlichen Hand ist dafür die Voraussetzung.

4.1.2 Förderantrag Städtebau

Während die Entwicklungsstrategie die Bedeutung des Vorhabens für die Stadt begründet, ohne auf die Ausgestaltung der Konversion einzugehen, benannte der Antrag der Stadt zur Aufnahme des Entwicklungsgebiets „Ehemaliges Rasselsteingelände“ in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau West sehr konkrete Planungsziele im Betrachtungsgebiet:

- Inwertsetzung der Konversionsflächen ehemals industriell genutzter Bereiche,
- die städtebauliche Entwicklung mit den Schwerpunkten Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe,
- Verbindungen zwischen den umliegenden Stadtteilen schaffen und das Gebiet zugänglich machen,
- Etablierung eines öffentlichen Freiraums entlang der Wied und die Verknüpfung von Fluss und Stadt,
- ökologische Aufwertung und Erhöhung der Artenvielfalt sowie Verbesserung der Gewässer.

In der Vision wurden erste Ideen zur räumlichen und sektoralen Ausgestaltung skizziert (siehe Abbildung 20):

- Wohnen und arbeiten im Süden (zentrale Lage im gesamtstädtischen Gefüge).
- Zentrale Achse mit Büro- und Dienstleistungsunternehmen, Angebote des täglichen Bedarfs, Cafés, Bürgerzentrum etc.
- Im Norden (Übergang zu den weiterhin industriell genutzten Bereichen) gewerbliche Nutzungen, Büros eines Technologiezentrums, Nahversorgungszentrum.
- Neue Fuß und Radwege zur Anbindung an die Stadtteile.
- Neue Freiräume entlang der Gewässer und am Hafen, Verknüpfung von Fluss und Stadt, ökologische Aufwertung.



Abbildung 20: Vision des Förderantrags
(Quelle: Antrag zur Aufnahme des Entwicklungsgebiets „Ehemaliges Rasselsteingelände“ in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau West, 2019, Seite 31)

Gedanken wie eine relativ hohe städtebauliche Dichte einerseits und qualitativ hochwertige Grünräume andererseits waren ebenso integriert wie z.B. eine Mischung unterschiedlicher Bauformen, u.a. mit individuellen Reihenhausbebauungen, aufgelockerten Blockstrukturen und einer gestaffelten Höhenentwicklung.



Im Verkehr waren Ideen wie „Shared Space“ verankert und größtenteils verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen. Randliche Parkplatzangebote halten den motorisierten Individualverkehr weitgehend aus dem Gebiet. Die Gleise sollten zur flexiblen Nachnutzung des Hafens teilweise umgelegt, teilweise aus historischen Gründen erhalten und die Gestaltung der zentralen Erschießungsachse integriert werden.

Der Förderantrag wurde von der Stadt Neuwied nicht eingereicht, da das Gelände vorher durch die Firma Asas gekauft wurde. Die Inhalte des Förderantrags wurden stattdessen in die Rahmenvereinbarung zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele übernommen.

4.1.3 Städtebauliche Ziele der Stadt zur Entwicklung des Rasselsteingeländes

Nicht zuletzt liegen dem städtebaulichen Entwicklungskonzept sehr differenzierte städtebauliche Ziele zur Entwicklung des Geländes zugrunde. Die Aufstellung aus dem Jahr 2019 ist als Konkretisierung der bis dato skizzierten Vorplanungen zu verstehen. Gruppiert in 8 thematische Handlungsfelder wie Verkehr, Bebauung, Industriekultur etc. sowie 2 organisatorische Ebenen (Bauphasen und Pläne/Darstellung) werden rund 50 zu verfolgende Ziele benannt ⁴.

Auszugsweise seien genannt:

Verkehr

- *Städtebauliche Verknüpfung der Stadtteile und Anbindungen über Fuß- und Radwege zur Innenstadt schaffen*
- *Schaffung eines autofreien Quartiers, Flächenausweisung für Carsharing/ Bike-Sharing*
- *Anordnung des ruhenden Verkehrs idealerweise an den Randbereichen des Quartiers bspw. als komprimierte, gebündelte Parkflächen (Parkhäuser oder Parkautomaten/-türme), Mobihubs*
- *Temporäres Parken (ausgewiesene Ladezonen für Kurzzeitparker, ausreichende Anzahl an Kunden- und Besucherstellplätzen)*
- *Einbindung/ Prüfung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)*

Städtebauliche Strukturen/ Bebauung

- *städttebauliche Entwicklung mit den Schwerpunkten Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe mit dem Ideal einer Stadt der kurzen Wege*
- *Entwicklung von unterschiedlichen Typologien (Blockrandbebauung, Zeilenbau, Punkthäuser)*
- *Verknüpfung von Fluss und Stadt mit entsprechenden Grün- und Freiräumen, Zugänglichkeit des Ufers und des Hafens für die Öffentlichkeit schaffen*

Industriekultur

- *Erhalt/ Aufwertung/ Einbindung von Bestandsgebäuden in die Planung (wie beispielsweise Lokschuppen, Stellwerk, ehemaliges Pförtnerhaus, Pumpwerk, ehem. Verwaltung- und Produktionsgebäude der Firma Rasselstein, Bahnanlagen, Brücken etc.) in Form von Folgenutzungen*

⁴ Siehe Anlage 2: Städtebauliche Ziele der Stadt Neuwied – Rasselsteingelände



Grünflächen/ Freiräume

- *Schaffung qualitativ hochwertiger Grünräume (Aufenthaltsbereiche, Ufergestaltung entlang der Wied, Spielbereiche für unterschiedliche Altersgruppen, barrierefreie Zugänglichkeiten, Förderung der biologischen Vielfalt entlang der Gewässer, ...)*
- *Kindergerechtes Quartier (Spielbereiche im Grünen, geschützte Freiräume, Rückzugsmöglichkeiten, Erlebnisvielfalt, Bewegungsförderung, ...)*

Hafenanlage

- *Schaffung von Sport- und Freizeitflächen bei Erhalt und Modernisierung der Bestandsgebäude und unter Einbeziehung der bestehenden Hafenanlagen*
- *Ausgestaltung von in Überschwemmungsgebiet befindlichen Teilbereichen als biotopartige Naturlandschaft*

Gewässer

- *Zugänglichkeit zum Wasser für die Öffentlichkeit schaffen, Erlebbarkeit/ Gestaltung von Wied und Hammergraben*
- *ökologische Aufwertung, Erhöhung der Artenvielfalt, Verbesserung der Gewässerqualität*

Altlasten- und Kampfmittelverdachtsflächen

- *Einbeziehung der notwendigen Sanierungsplanung in die Grundkonzeption (Bodenmanagement)*
- *Alternative Angebote zu privaten Freiräumen/Grünflächen wie beispielsweise Dachterrassen, Balkone, Loggias (Reaktion auf Bodenbelastungen)*

Energieversorgung

- *Sicherstellen einer alternativen zukunftsorientierten Wärme- und Stromversorgung*
- *Möglichst energieautarkes Stadtquartier*

4.2 Leitbild für das Rasselstein-Areal

Städtebau und Architektur

Lange Zeit konzentrierte sich die Stadtentwicklung vor allem auf die Ausweisung homogener Neubaugebiete am Stadtrand. Dies führte zu Zersiedelung, Strukturlosigkeit in der Stadt und Verödung der Innenstädte. Um diesen Tendenzen und ihren negativen Auswirkungen entgegenzuwirken, verfolgt die Stadtentwicklung in Neuwied heute die Ziele Innenentwicklung vor Außenentwicklung und die Konversion von Brachflächen. Durch eine höhere Dichte und Nutzungsmischung sollen städtische Qualitäten gestärkt werden.

Das Rasselstein-Areal soll in ein lebendiges Quartier umgewandelt werden, das klassische städtische Qualitäten wie Dichte und Lebendigkeit aufweist und einen eigenen Charakter mit unterschiedlichsten Funktionen besitzt, ohne in Konkurrenz zur Innenstadt zu treten. Die räumliche Dichte einer urbanen Struktur mit gemischter Nutzung schafft Orte mit Aufenthaltsqualität und macht das Leben in der Stadt attraktiv. Die Stadt der kurzen Wege ermöglicht ein Leben ohne Auto. Gleichzeitig ermöglicht die besondere Insellage des Areals, das Landschaftserleben einzubeziehen und so Wohnraum zu schaffen, der von Stadt und Natur gleichermaßen profitiert.

Das Areal weist als Teil der Stadt Neuwied und als historisches Industriegelände markante Ansatzpunkte für eine Entwicklung mit besonderem Charakter auf. Der eigentliche Stadtkern von Neuwied mit Marktplatz, Kirche, Theaterplatz und Schloss ist geprägt durch



seine charakteristische Blockstruktur. Um ihn herum breitet sich ein heterogener Teppich aus Siedlungsstruktur und Gewerbeflächen aus. Das neu zu beplanende Rasselstein-Areal befindet sich an der Schnittstelle zwischen Stadt, Peripherie und Landschaft.

Neuwied wurde im Jahr 1653 als Planstadt im Sinne einer „Idealstadt“ mit einer rasterförmig angelegten Blockstruktur gegründet. Im 18. Jahrhundert entstand das Eisenwalzwerk Rasselstein, das die ersten Eisenbahngleise in Deutschland produzierte und als industrielles Wahrzeichen bis heute besteht. Diese beiden historischen Wurzeln bilden die Grundlage der für diesen spezifischen Ort gedachten Konzeption, die Städtebau und Architektur als bewusstes Weiterbauen versteht und die Geschichte in Richtung Zukunft weiterdenkt.

Das Entwurfskonzept zur Neubebauung des Rasselstein-Areals sieht einen nachhaltigen Umgang mit dem Landverbrauch vor. Der Naturraum wird weitestmöglich erhalten und reaktiviert und mit einer Nachverdichtung und dem Bau qualitativ hochwertigen Wohn- und Arbeitsraums verbunden. Die inselartige Lage, gerahmt von den Wasserläufen Wied und Hammergraben, ermöglicht das Wohnen im Grünen für eine Vielzahl neuer Anwohner. Der durch die Wasserläufe gebildete Umriss des Rasselstein-Areals wird zur Grundlage für eine idealtypische Ausrichtung der neuen Bebauungsstruktur. Deren rasterförmige Ordnung nimmt Bezug auf die Altstadt von Neuwied und interpretiert diese neu. So kann das Rasselstein-Areal Teil einer urbanen, weltoffenen Stadt im Grünen und am Wasser werden.

Neben der natürlichen Insellage wird das Areal auch vom markanten Gleiskörper geprägt, der sich von Nord nach Süd zieht. Dieser Raum soll erhalten und zu einer breiten lebendigen grünen Meile umfunktioniert werden. Als Grundstruktur der Baufelder ist, ähnlich wie in der Kernstadt, eine Blockrandbebauung vorgesehen. Die Blöcke orientieren sich ungefähr in Ost-West-Richtung und eröffnen so Durchblicke „von Wasser zu Wasser“ und in die umgebende Natur. Durch eine Unterteilung langer Blöcke entspannt sich ein orthogonales Raster, das einen spannungsvollen Kontrast zur organischen Grundform des Areals bildet. Im Bereich der Felsformation bleibt Raum für einen zentralen Quartiersplatz. Der Fels wird als natürliche Skulptur freigelegt und in den parkartig angelegten Platz integriert.

Der im Bereich der zentralen Achse gelegene Lokscheunen soll durch Auflösung der Blockstruktur eingebunden und seine besondere Atmosphäre integriert werden. Hier bilden freistehende Baukörper gemeinsam mit dem Bestand ein Ensemble aus Alt und Neu.

Um möglichst viele autofreie bzw. autoarme Zonen zu ermöglichen, sieht der Entwurf eine auf ein Minimum reduzierte Straßenführung vor. Auf kurzem Wege wird das neue Quartier an die drei Verkehrsknotenpunkte im Norden, Osten und Süden angebunden. Eine Erschließungsstraße erschließt die restlichen Gebäudeblöcke.

Mit der Höhenentwicklung der Bebauung wird auf die besondere Lage des Quartiers reagiert. Aus einer viergeschossigen Randstruktur, die klassisch für mittelgroße Städte ist und der Bebauung Neuwieds entspricht, erwächst im Inneren des Quartiers entlang der grünen Meile eine siebengeschossige bandartige Gebäudestruktur. Durch diese Verdichtung nach innen bekommt die Grüne Meile die ihr angemessene räumliche Fassung, während die niedrigere Bebauung nach außen den Bezug zur Landschaft herstellt. Die Grüne Meile, als lebendige zentrale Achse, wird durch die Erhöhung auch baulich zum „Rückgrat“ des neuen Stadtteils und ermöglicht den Bewohnern von dort den attraktiven Blick in die



Natur und in Richtung Rhein. Entlang dieser Achse und an den Plätzen betonen weitere bis zu 16 Geschosse hohe Hochpunkte die prägnanten Stellen im Stadtgrundriss – die Quartierseingänge im Süden, Osten, Westen und Norden, den Quartiersplatz und die Uferterrassen. So entstehen Torsituationen, die das neue Quartier mit der Umgebung vernetzen. Die räumlichen Sequenzierungen und die spannungsvolle Stadtsilhouette, die sich aus den bewussten Höhenunterschieden ergeben, verleihen dem neuen Quartier ein ablesbares Profil.

Im Entwurf wurde mit den typischen Raumelementen der europäischen Stadt gearbeitet: So finden sich die Typologien von Eingangstor, Grüne Meile, Quartiersplatz, Wohnstraße, Gasse, Uferpromenade und Uferterrasse im Rasselstein-Areal wieder und prägen die Wahrnehmung des Quartiers. Den Eingängen zum Quartier kommt besondere Bedeutung zu, da sie in hohem Maße das Image des Quartiers prägen und klar zur Adressbildung beitragen werden. Der zentrale Bereich des Entwicklungsgebietes mit Stadtplatz und Felsenpark wird von drei Hochhäusern gerahmt und somit auch von außen zu verorten sein. Zur Landschaft und zum Wasser hingegen öffnet sich der Park. Mit seiner Orientierung nach Westen gibt er hier den Blick frei auf den Sonnenuntergang und bietet so besondere Aufenthaltsqualitäten für die künftigen Bewohner. Die freigelegte Felsformation wird als überregionale Attraktion integraler Teil des landschaftsarchitektonischen Konzepts. Um das Potenzial der attraktiven naturnahen Insellage voll auszuschöpfen, sind Raumtypologien mit Wasserbezug vorgesehen. Uferpromenaden und Uferterrassen stehen für autofreie Zonen mit höchster Aufenthaltsqualität.

Mit Ausnahme der freistehenden Punkthäuser um den Lokschruppen, wird der Grundkörper der Bebauung jeweils aus einem Block gebildet. Diese Grundstruktur gewährleistet eine hohe Flexibilität in Bezug auf die jeweilige individuelle Gebäudestruktur und die Nutzungsvielfalt. Je nach Situation und Lage wird der Block variiert, mal wird er leicht erhöht, um die Raumkanten zu stärken, mal als Blockfigur mit Hochhaus ausformuliert, um einen Höhenakzent zu setzen. Offen oder geschlossen, oder mit Durchgängen versehen – der Block reagiert auf seine Umgebung und wird Teil des Gefüges aus öffentlichen und privaten Räumen des Quartiers.

Der städtebauliche Entwurf ist aus dem Verständnis der Geschichte des Ortes heraus entwickelt. Es geht darum, den historischen Ort weiterzubauen, das heißt seine Geschichte aufzugreifen und für das Heute und seine heutige Nutzung zu transformieren. Der historische Industriestandort wird umgewandelt in ein zukunftsfähiges Stadtquartier, das seine Qualität und Atmosphäre auch aus der Historie des Areals zieht.

Fernab von historisierenden Ansätzen werden in der Architektur Elemente, Motive und Materialien historischer Bestandsarchitektur übernommen und in eine zeitgenössische wie zeitlose Sprache übersetzt. Der industrielle Charakter des Ortes spiegelt sich in der Materialisierung und Gliederung der Architektur wider, beispielsweise durch die Verwendung von gebranntem Backstein. Zum Einsatz kommen vorwiegend langlebige Fassadenmaterialien in definierten Farbnuancen. Zwischen Alt und Neu entsteht so ein spannungsvoller Dialog.

Im neuen Quartier verteilen sich sehr unterschiedliche Nutzungen. Südlich entlang der grünen Meile und zu den Plätzen beleben Gewerbe und Gastronomie in den Erdgeschossen das Quartier. Das Geschosswohnen ist im nördlichen Bereich, entlang der grünen Meile und an den östlichen Blockrändern sowie in den Hochhäusern vorgesehen. Reihenhauser



und Duplexwohnen orientieren sich zu den grünen Innenhöfen. Die Planungen sehen eine Schule, zwei Kitas sowie mehrere mögliche Hotelstandorte im Süden des Quartiers vor. Der Bereich des Lokschuppen-Areals ist als kulturelles Herz und Treffpunkt des Viertels angelegt, das Raum für unterschiedliche kulturelle Nutzungen, Ateliers, Werkstätten, einen Ausstellungsbereich und/oder ein kleines Industriemuseum mit Café bietet.

Diversität und Miteinander

Wir leben im Zeitalter der Diversität mit einer stetigen Ausdifferenzierung der Gesellschaft mit sich verändernden Lebensstilen, Lebensphasen, Lebenszielen, Wertvorstellungen, Wohn- und Arbeitswelten und nicht zuletzt dem demographischen Wandel. Dies führt zu einem Bedarf an Diversität auch in den Lebensräumen und zu steigenden Anforderungen an die integrierende Kraft eines Quartiers.

Neuwied war schon immer ein Ort der gesellschaftlichen Integration, der Vielfalt und der Toleranz. Dies greift das neue Stadtquartier auf. Ziel ist die Schaffung harmonisierender, sozial und nachbarschaftlich toleranter Lebensräume, die verbindend wirken, statt zu spalten. Das Rasselstein-Quartier definiert Diversität als Mehrwert und bietet durch ein modulares Konzept passenden Raum für unterschiedliche Milieus.

Modulares städtebauliches Konzept

Die Grüne Meile stellt das Bindeglied zwischen den einzelnen Teilquartieren und ihren verschiedenen Nutzerschwerpunkten dar.

Die grünen Bänder halten das vielfältige Stadtquartier in seiner Diversität wie ein Schleifenband zusammen. Sie wirken integrierend, ergänzt durch den zentralen Stadtplatz mit Gastronomie, Freizeit- und Kulturangeboten laden alle zum Miteinander ein, Generationen und Nachbarschaften übergreifend.

Die angeschlossenen Teilquartiere schaffen durch verschiedene Themenschwerpunkte unterschiedliche Lagequalitäten, liefern Orientierung, bilden sinnvolle, harmonisierende Cluster. Das führt zu mehr Abgestimmtheit, zu mehr Verbundenheit und vermeidet soziale Reibungsverluste. Diese Kleinteiligkeit ist auch immer ein wirksames Mittel zur Identifikation der Menschen mit dem Ort und seinem Umfeld. Dies ist gerade bei großflächigen, noch in der Entstehung befindlichen Stadtquartieren von Bedeutung! Erst recht bei einer vorgenutzten Brache wie einem Industriegelände, das für die Öffentlichkeit lange Zeit unzugänglich war.

Die Teilquartiere wiederum sind modular gestaltet. Sie bestehen aus kombinierbaren, aber auch im Entwicklungsprozess je nach Bedarf und Marktlage modifizierbaren Bausteinen (Modulen oder Plots).

Alle Module haben einen direkten Bezug zur Erschließungsachse aus Grüner Meile, Ringstraßen wie auch zum grünen Band der Parkanlagen und dem Wiedwald. Gerade die Verzahnung mit dem grünen Naturband ist ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts und macht die Qualitäten im Quartier im öffentlichen Raum erlebbar.

Das Entwickeln mit Blick von einer höheren Warte auf den Gesamtstandort über die Teilquartiere in die Detailtiefe der einzelnen Module und Nutzungslösungen macht die Stabilität wie auch Flexibilität dieses Stadtquartiers aus. Es ist das statische, stabilisierende



Gerüst, um der Diversität der Lebensformen und Bewohner (Milieus) einen gestaltenden, moderierenden, aber auch resilienten Rahmen zu geben.

Teil- und Themenquartiere

Aus dem differenzierten Lagekonzept und den unterschiedlichen Lagequalitäten des Areals ergeben sich thematische Schwerpunkte, die sich für eine Profilierung der geeigneten Nutzungen und Wohntypologien eignen.

Daraus ergeben sich folgende Lageaspekte und thematische Schwerpunkte:

Teilquartier Südost

- Schwerpunkt Nutzung: Wohnen & Arbeiten, Kreativität und bezahlbares Wohnen.
- Innenstadtnahe, angebundene Lage zwischen lebendigem Stadtplatz und Hammergraben und Landschaftssaum. Nähe zu innovativen Neuwied-Milieus.
- Mit West- und Südostausrichtung.
- Milieuzusammensetzung: Junge kreative Gesellschaftsgruppen, Expeditiv Trendsetter, Neoökologisches Milieu und Hedonistisches Milieu mit Anforderungen an Bezahlbarkeit, Gemeinschaftsbereiche und Clusterwohnlösungen.

Teilquartier Mitte

- Schwerpunkt Nutzung: Wohnen & Arbeiten, repräsentatives Entree und Hotel.
- Zentrale, repräsentative Lage mit Bezug zum zentralen Park und zum Hammergraben.
- Adressbildung zum Park, zur Grünen Meile und Achse. Mit West- und Ostausrichtung.
- Milieuzusammensetzung: Junge Kreative, die Wohnen und Arbeiten kombinieren wollen, sowie gehobenes Performermilieu mit Erwartungen an Service und Komfort. Damit verbunden Standort für Hotel, gewerbliches Wohnen, Dienstleistungen und Services.

Teilquartier Nordost

- Schwerpunkt Nutzung: Wohnen mit Privatheit, Familienwohnen, Kindertagesstätte.
- Angebundene Wohnlage mit Bezug zum grünen Umfeld des Hammergraben.
- Gegenüberliegend zum Bestand der Bebauung an der Rasselsteiner Straße
- Historisches Bestandsensemble aus ehemaligem Hospital (Sanierung).
- Westausrichtung
- Milieuzusammensetzung: Junge Familien, pragmatisches Milieu.
- Optional denkbar Baugemeinschaften oder Wohneigentümergeinschaften.

Teilquartier Nordwest

- Schwerpunkt Nutzung: Wohnen mit Privatheit, gehobenes Familienwohnen.
- Am Wald- und Wiedrand.
- Landschaftlich wertvolle, gehobene ruhige Wohnlage. Grüne Oase im Wiedtal.
- Besondere Privatheit, Naturbezug zum Wiedwald und Aue. Westausrichtung
- Milieuzusammensetzung: Etablierte Familien aus dem Bildungsbürgertum.
- Konservative Milieus mit dem Wunsch zur Verbesserung der Wohnqualität.

Teilquartier Stadtplatz

- Schwerpunkt Nutzung: Zentraler Stadtplatz mit angeschlossenem Zentralpark.



- Lebendige, zentrale Lage. Urbaner Platz mit Wohnen + Gewerbe Infrastruktur.
- Café, Gastronomie und Marktplatz/Halle. Historischer Bestand Lokschuppen.
- Direkte Anbindung an B42, Grüne Meile und Innenstadt. Nordsüdausrichtung.

Teilquartier Südwest, Anschluss Hafenpark

- Schwerpunkt Nutzung: Gewerbe, Dienstleistung und Verwaltung, großer Mobilitätshub und Hochhaus für gewerbliches Wohnen mit Service.
- Lebendige, zentrale Lage zwischen RheinWied-Park im Norden, dem Stadtplatz im Süden und der Lage am Scharnier zur Wied. Bezug zu Platz, Freizeitpark und Sichtbezug zu Wied- u. Rheintal. Direkte Anbindung an B42 und Innenstadt. Standort für Grundschule mit Freiraum zum Park. Südwestausrichtung

Rasselstein: Das Generationen- und Versorgungsquartier

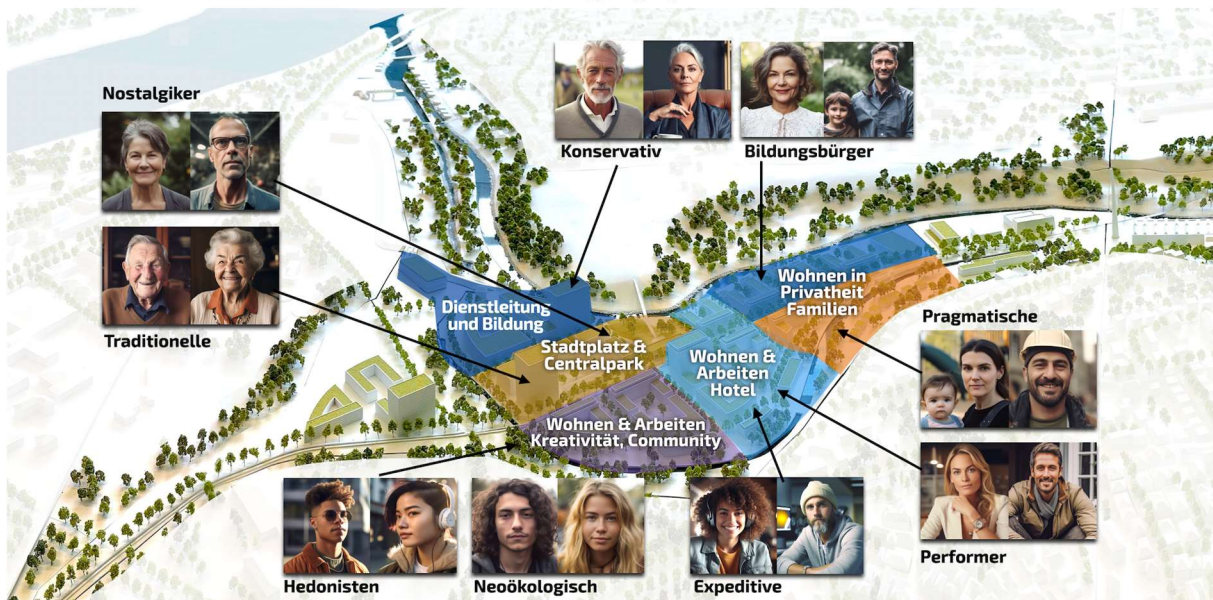


Abbildung 21: Zielgruppen (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Das Quartiersmanagement unterstützt die Vermarktung der verschiedenen Teilquartiere im Rasselstein-Quartier durch gezielte Aktivitäten, die die Besonderheiten jedes Bereichs hervorheben. Im Teilquartier Südost könnten Kreativworkshops oder Pop-up-Galerien organisiert werden, um junge kreative Gesellschaftsgruppen und das neoökologische Milieu anzusprechen. Für das Teilquartier Nordwest bieten sich Naturführungen oder Waldkonzerte an, die den besonderen Naturbezug zum Wiedwald und zur Aue betonen und damit konservative Milieus mit Wunsch nach hoher Wohnqualität ansprechen. Im Teilquartier Mitte könnten Netzwerkevents für junge Kreative und das Performermilieu stattfinden, die Wohnen und Arbeiten kombinieren möchten. Für die Teilquartiere Nordost und Nordwest unterstützt das Quartiersmanagement die gezielte Ansprache von Familien, indem es Informationsveranstaltungen zu lokalen Bildungsangeboten organisiert und Aktionstage zur Verkehrssicherheit durchführt. Im Teilquartier Stadtplatz könnte das Quartiersmanagement temporäre Märkte oder Open-Air-Kino-Abende veranstalten, um die Lebendigkeit des zentralen Platzes zu demonstrieren. Durch Online-Community-Building, wie virtuelle Nachbarschaftstreffen oder einen digitalen Quartiers-Newsletter, kann das Quartiersmanagement potenzielle Bewohner:innen aller Teilquartiere schon frühzeitig vernetzen und ein Gemeinschaftsgefühl fördern. Diese vielfältigen Aktivitäten unterstützen die Vermark-



tungsbemühungen, indem sie die spezifischen Qualitäten und Lebensstile in den verschiedenen Teilquartieren erlebbar machen und so zur Entwicklung eines dynamischen und diversen Gesamtquartiers beitragen.



5 Entwicklungskonzept

5.1 Einordnung in das Stadtgefüge

Die Entwicklung des Rasselstein-Areals bietet einen deutlichen Mehrwert für die Kernstadt und die angrenzenden Stadtteile. Der untere Teil des Wiedtals wird durch die Revitalisierung der Industriebrache aufgewertet und öffentlich zugänglich gemacht. Die bisherige Trennwirkung des Areals wird aufgehoben und eine Verknüpfung durch zahlreiche Anbindungen mit der Kernstadt und den umliegenden Stadtteilen ermöglicht.

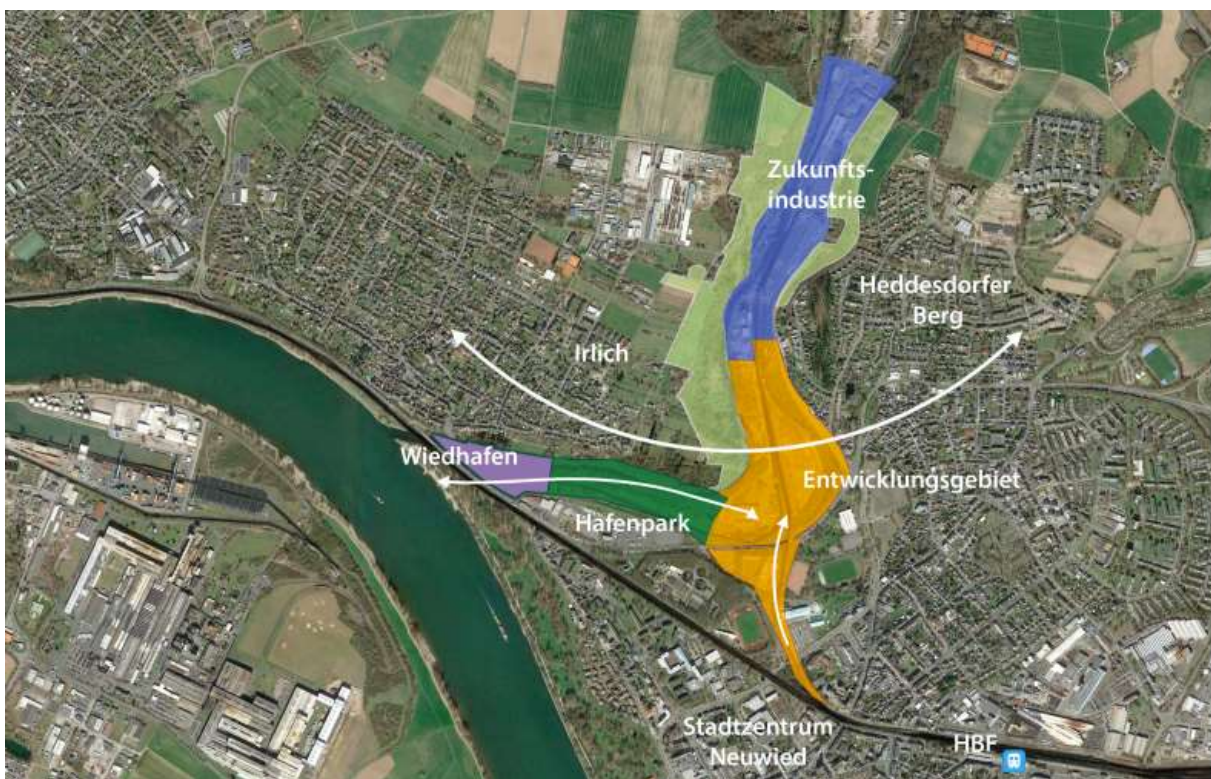


Abbildung 22: Vernetzung mit der Umgebung; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die Grüne Meile, das grüne Rückgrat der neuen städtebaulichen Entwicklung, ist hierbei von zentraler Bedeutung. Die geplanten Fuß- und Radwege erschließen nicht nur das Rasselstein-Areal im Inneren, sondern bieten auch neue Verbindungen zu den nördlichen Stadtteilen und der Zukunftsindustrie sowie im Süden zur Volkshochschule und der Innenstadt von Neuwied. Darüber hinaus wird durch eine neue Fuß- und Radwegebrücke im Hafenbereich der Stadtteil Irlich direkt mit dem Entwicklungsgebiet verknüpft.

Durch die Integration und die Aufwertung der vorhandenen Grün- und Waldflächen, insbesondere entlang der Gewässer Wied und Hammergraben, wird das Entwicklungsgebiet durch diesen blau-grünen Mantel, ergänzt durch Naherholungs- und Freizeitangebote, in die umliegenden Grünstrukturen gut eingebettet.

Weitere Merkmale der Konversion sind die Innenentwicklung von Wohn- und Gewerberäumen auf einer seit Jahren untergenutzten Fläche, die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie

5.2 Städtebauliche Strukturen

Als städtebauliche Gebäudetypologie wird eine Blockrandbebauung als Grundstruktur angestrebt, die auch in der Kernstadt zu finden ist. Diese Bauweise definiert klar öffentliche und private Räume, wodurch Straßenräume geformt werden und geschlossene Raumkanten entstehen. Eine Mischung aus verschiedenen Nutzungen und sozialen Schichten wird durch diese Gebäudetypologie gefördert. Verschiedene Varianten der Blockbebauung sollen in dem Areal integriert werden, die jeweils an die Umgebung, die Situation und die geplante Nutzung angepasst sind. (siehe Abbildung 23).



Innerhalb der Blockstrukturen sind, ergänzend zu den öffentlichen Grünstrukturen, private Innenhöfe vorgesehen. Die Abmessungen ergeben sich sowohl aus den nutzungsbedingt gewählten Baukörperptiefen als auch den Belangen der Belichtung und Belüftung. Die Gebäudekanten im Innenhof sind flexibel gestaltbar. Größere Gebäudetiefen in den unteren



Geschossen, z.B. bei Kindertagesstätten, sind Richtung Innenhof zu entwickeln. Die Wohnhöfe können vielfältige Nutzungen wie Erschließung, Erholung, Kommunikation und Kleinkinderspiel umfassen. Sie sollen differenziert ausgebildet werden und sich mit den jeweiligen, individuellen Angeboten an die verschiedene Wohntypologien anpassen können. Durch eine geometrische Grundordnung wird das Gesamtquartier in Rasterfelder unterschiedlicher Größen unterteilt, die sich aus der bestehenden Quartiersstruktur von Straßen und Gebäudegrundrissen ergeben. Die entstehenden Blöcke sollen klare und feste Außenkanten aufweisen.

Eine Unterteilung der Blöcke ist in Nord-Süd-Richtung angedacht, sodass ein orthogonales Raster entsteht, welches einen Kontrast zur organischen Form des Plangebietes bildet. Außerdem ist eine Orientierung in Ost-West-Richtung geplant, um einen Durchblick von Wasser zu Wasser zu erzielen.

Eine Besonderheit im ehemaligen Rasselstein-Areal sind die Bestandsgebäude und Strukturen, welche auf die jahrhundertealte Industriegeschichte aufmerksam machen. Im Rahmen der zukünftigen Planungen und Neustrukturierungen werden diese fest integriert und Bestandteil des Gesamtkonzeptes. Objekte wie zum Beispiel das alte Hospital und der Lokscheunen sind raumgebend. Bei der Einbindung der vorhandenen Strukturen soll das Flair der geschichtsträchtigen Gebäude bewahrt und genutzt werden. Als Beispiel ist im Bereich des ehemaligen Lokscheuens eine Auflösung der Blockstruktur geplant, sodass ein Ensemble aus Alt und Neu mit freistehenden Baukörpern entsteht. Die so entwickelten Punktbauten um den Lokscheunen bilden eine Ausnahme im Quartier. Durch die Punktbauten entsteht ein Stadtplatz, der die besondere architektonische Struktur des Lokscheuens in Szene rückt.



Abbildung 24: Schwarzplan des Rasselsteinareals mit Bestand (grau) und möglichen Neubauten (schwarz); ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Der Trassenverlauf der Gleisanlagen der ehemaligen Werksbahn soll ebenfalls mit in die Neugestaltung des Quartiers integriert werden. Unter dem Motto „Geschichtlichen Spuren folgen“ sind Wegebeziehungen entlang des alten Gleisbetts sowie durch die „Grüne Meile“ angedacht. Darüber hinaus ist geplant, die alten Gleisanlagen in die Wiesenflächen des Hafenparks zu integrieren. Insgesamt bestehen vielfältige Ideen und Möglichkeiten den geschichtlichen Kontext des Areals zu erhalten und an der ein oder anderen Stelle städtebaulich hervorzuheben, um die Geschichte erlebbar zu gestalten.

Aus der Kombination von Bestandsstrukturen, unterschiedlicher Blockstrukturen, sowie verschiedener Höhenstaffelungen entwickelt sich das städtebauliche Gesamtbild. Die städtebauliche Struktur der Blockrandbebauung zeichnet sich durch eine hohe Flexibilität



aus, das wird in der Nutzungsvielfalt deutlich. Je nach Situation und Lage kann der individuelle Block angepasst werden. Im Plangebiet soll nicht nur eine Variation unterschiedlicher Blockstrukturen erfolgen, sondern gleichzeitig auch mit der Höhe der Gebäude variiert werden, wodurch eine Stärkung der Raumkanten ermöglicht wird. Das Volumen der Blockrandbebauung soll durch eine nach außen plastische Baukörperausbildung einen monolithischen und vielfältigen Charakter erhalten. Die Strukturierung kann sich sowohl an den verschiedenen Gebäudenutzungen als auch an der städtebaulichen Situation orientieren (siehe Abbildung 25).



Abbildung 25: Darstellung der Gebäudeanordnung – unterschiedliche Typologien der Blockbebauung; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die Gebäudehöhen unterstützen zusätzlich eine städtebauliche Gliederung des Quartiers. Demnach werden die wichtigsten Stadträume, aber auch die Park- und Platzstrukturen, mittels Raumkanten und Hochpunkten gefasst und betont. Unterschiedliche Höhen spiegeln Hierarchien wider und füllen somit den Stadtraum mittels einer Interaktion zwischen den Baukörpern.

Die Höhenentwicklung des Quartiers ist mit der besonderen Quartierslage verknüpft. Die Bebauung der Gesamtstadt Neuwied verfügt über eine viergeschossige Grundstruktur und ist somit klassisch für mittelgroße Städte. Im Plangebiet wird eine Verdichtung nach Innen angestrebt, sodass eine räumliche Fassung der zentralen Grünen Meile entsteht. Demnach erwächst im Inneren des Quartiers eine siebengeschossige Gebäudestruktur. Nach Außen nimmt die Gebäudehöhe ab und stellt somit einen Bezug zur Landschaft her (siehe Abbildung 26).



Abbildung 26: Darstellung der städtebaulichen Gliederung durch Gebäudehöhen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die nach Innen zunehmende räumliche Verdichtung in der Vertikalen schafft eine neue Qualität des Wohnens und bietet vielfache Blicke in die umgebende Landschaft und das Rheintal. Nach außen verleiht die räumliche Sequenzierung dem Quartier mit den bewussten Höhenunterschieden ein spannungsreiches und prägnantes Profil.

Die Vielfalt der baulichen und infrastrukturellen Gegebenheiten im Quartier ermöglicht es, Wohn- und Nutzungsangebote für ein breites Spektrum der Gesellschaft zu schaffen. Dabei werden bewusst alle Sinus-Milieus berücksichtigt, die verschiedene Zielgruppen nach sozialer Lage, Wertorientierungen und Lebensstilen zusammenfassen. Diese ganzheitliche Betrachtung gewährleistet, dass die Nutzungsmischung im Quartier die gesamte Bandbreite der gesellschaftlichen Diversität widerspiegelt.

Konkret bedeutet dies, dass das Wohnraumangebot von einem festzulegenden Anteil an sozialem Wohnungsbau bis hin zu anspruchsvollen und höherwertigen Wohnformen reicht. Ebenso vielfältig gestalten sich die Gewerbe- und Dienstleistungsangebote, die von grundlegender Nahversorgung bis zu spezialisierten, hochwertigen Angeboten reichen. Diese bewusst gestaltete Mischung fördert nicht nur die soziale Durchmischung, sondern trägt auch zur Resilienz und Lebendigkeit des Quartiers bei.

Durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse und Präferenzen der verschiedenen Milieus in Bezug auf Wohnformen, Freizeitgestaltung, Mobilität und Arbeitsumfeld entsteht ein Quartier, das für eine breite Palette von Bewohnern und Nutzern attraktiv ist. Dies fördert den sozialen Zusammenhalt, ermöglicht gegenseitiges Lernen und trägt zu einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Stadtentwicklung bei. (siehe Abbildung 27).



Abbildung 27: Mögliche Nutzer:innen-Gruppen im Quartier, Standorte für Bildungseinrichtungen (rote Punkte); ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Städtebaulich werden unterschiedliche räumliche Schwerpunkte gesetzt. Mittels der Punktbefahrung im Umfeld des ehemaligen Lokschrupps bildet sich ein zentraler Stadt- platz. Dieser eignet sich für vielfältige Funktionen, wie die Ansiedlung von Einzelhandel, einem Seniorenzentrum und/oder einer Bibliothek. Entlang der Grünen Meile ist eine zu- nehmende öffentliche Nutzung von Norden nach Süden geplant, darunter Gastronomie, Nahversorgung und gemeinschaftliche Einrichtungen. Nicht zuletzt dienen Angebote der Bildung und Betreuung wie Schulen und ergänzende Kindertageseinrichtungen diesem Ziel. Im Areal sind zwei potenzielle Standorte für Kindertagesstätten sowie eine Grundschule vorgesehen. Die Abbildung 28-29 führen die angestrebte Nutzungsmischung im Quartier grafisch aus.



Abbildung 28: Nutzungstypologien im Quartier – Erdgeschoss; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



Grundstücksgröße Gesamtareal - Eigentum ASAS (Hafen/Park + Entwicklungsgebiet + Industrie + Grünflächen)		ca. 88 ha
Grundstücksflächen der Teilentwicklungszonen		
1. Wiedhafen + Hafenpark		ca. 6ha
2. Hauptentwicklungsbereich (Bereich Wohnen + Leben)		ca. 29ha
3. Industrieareal - Zukunftsindustrie		ca. 14ha
4. Allgemeine Grünflächen, Wiedtal, Umgebung		ca. 39ha

Der Außenraum stellt den Schwerpunkt des Stadtteilkonzeptes mit dem Ziel dar, die stadträumlichen Qualitäten dauerhaft zu sichern und zu stärken.

Er soll durch eine gemeinsame und übergeordnete Strategie und Gestaltsprache zwischen den einzelnen Baufeldern und Typologien vermitteln und in Kombination mit den Vorgaben des Hochbaus einen ablesbaren und prägenden Charakter im Gesamtareal generieren.

Flächenverhältnis

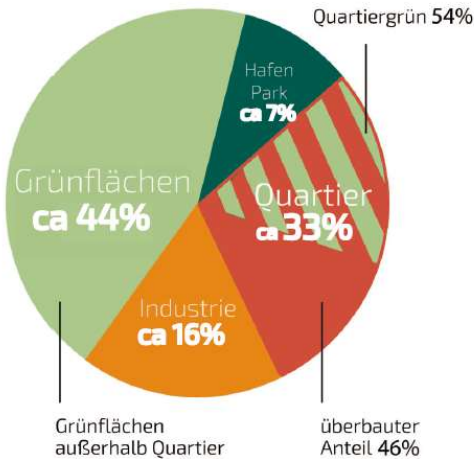


Abbildung 29: Flächenverteilung auf der Konversionsfläche (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



Nutzungsanteile

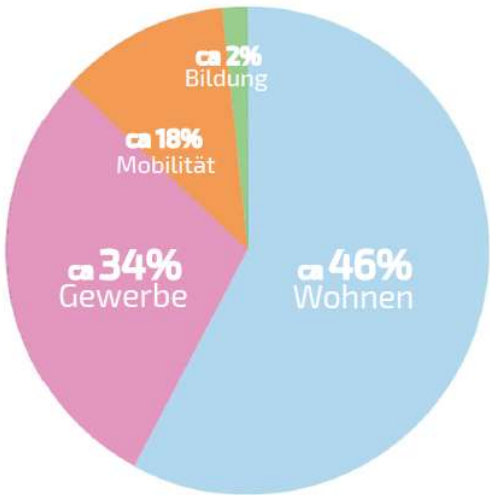


Abbildung 30: Nutzungsverteilung auf der Konversionsfläche (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



5.3 Freiräume und Gewässer

5.3.1 Freiräume

Zentraler Plangedanke ist, den angrenzenden Natur- und Parkraum eng mit dem Rasselstein-Areal zu vernetzen. Der entwickelte Freiraum soll den Leitgedanken des naturnahen Parks mit bekannten Qualitäten wie Naturerlebnisse, Angebote zur Entspannung, Kommunikation, Spiel und Sport, Wahrnehmung von Naturraum und Jahreszeiten, Erholung, Erlebnis, Resilienz und Entschleunigung aufweisen. Wie ein grüner Teppich sollen sich Parkstrukturen und Grünflächen durch das Quartier ziehen. Ziel ist die Transformation vom Industriestandort zu einem Sehnsuchtsort für naturnahes Wohnen. Bereits im Kapitel 5.1 wurde die geplante „Grüne Meile“ aufgeführt, welche sich von Norden nach Süden zieht und somit dem Trassenverlauf der ehemaligen Werksbahn folgt. Diese soll das prägende Grünelement der Freianlagenstrukturen im Quartier werden. Im Süden schließt die Grüne Meile im Bereich der Volkshochschule an die Innenstadt von Neuwied an, wodurch weiterhin eine direkte Vernetzung der bestehenden Bebauung mit dem neuen Quartier hergestellt wird.



Abbildung 31: Verlauf der „Grünen Meile“; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die verschiedenen Natur- und Stadträume bieten vielfältige Möglichkeiten zur Ansiedlung unterschiedlicher Pflanzen- und Tierarten. Grundsätzlich soll bei der Begrünung im Quartier und insbesondere in den Uferbereichen der beiden Fließgewässer ein naturnaher Charakter erhalten bzw. angestrebt werden, der durch eine artenreiche Zusammensetzung geprägt wird. Klimaresiliente und klimagerechte Bepflanzungen stellen eine nachhaltige Grundlage für eine hohe Biodiversität und Artenvielfalt im Quartier dar. Über Biodiversitätsdächer und das aktive Einbringen von diversen Nisthilfen kann der Ansiedlung zusätzlicher Arten Rechnung getragen werden. Die Vernetzung der verschiedenen Grünräume durch das



Quartier über den Felsenpark, die Grüne Meile und den Hafenpark bildet zudem einen wichtigen Baustein für die biologische Vielfalt.

Am westlichen Ende des Entwicklungsbereichs liegt der Wiedhafen. Dieser soll zu einer attraktiven Freizeit-Destination umgestaltet werden. Hier könnten neben verschiedenen Sport- und Freizeitangeboten auch mobile bzw. temporäre Angebote für Gastronomie ihren Platz finden. Der ikonische Hafenkran soll in diese neue Nutzung integriert werden.

Im zentralen Bereich des Quartiers, der eine Felsformation aufweist und durch die Ausparung einer Blockbebauung einen Platzcharakter erhält, wird angestrebt, einen attraktiven Aufenthaltsbereich zu schaffen. Ein angrenzendes, naturnahes Klimawäldchen, welches die vorhandene Vegetation mit einbezieht, erzielt unter Verwendung von klimarobusten Pflanzenarten einen Mehrwert sowie ein zusätzliches Alleinstellungsmerkmal. Grundsätzlich wird im gesamten Entwicklungsgebiet ein geringer Versiegelungsgrad angestrebt, um die Verdunstung von Niederschlagswasser auf den Freiflächen zu ermöglichen. Zudem werden attraktive und gut platzierte Grünstrukturen das Gesamtbild auf und heben die Lebens- und Aufenthaltsqualität. Beispielhaft ist der Stadtplatz am Lokschruppen hervorzuheben, welcher als multifunktionale, urbane Freifläche mit historischen Bezügen entwickelt werden soll und zudem schattenspendende Baumstrukturen integriert. Grünstrukturen werden nicht nur das Quartier optisch auf, sondern dienen auch als natürliche Klimaanlagen, bieten einen Lebensraum für Lebewesen und wirken sich positiv auf den Naturhaushalt aus.

Insgesamt wird im neuen Quartier eine homogene, organisch-landschaftliche Vegetationsstruktur angestrebt, die in wesentlichen Bereichen Akzente und besondere Qualitäten definiert. Auf allen Dachflächen werden nach technischer Möglichkeit extensive und einfache intensive Dachbegrünungen vorgesehen. Bei der Pflanzenauswahl werden grundsätzlich möglichst pflegearme Arten und Sorten berücksichtigt.

Innerhalb des Gesamtquartiers soll zudem eine Differenzierung der Flächen in öffentliche, halböffentliche und private Flächen erfolgen. Die Grüne Meile entwickelt sich von Norden nach Süden entsprechend den geplanten, umgrenzenden städtebaulichen Strukturen und sorgt somit für eine durchgehende gute Integration von Frei- und Grünstrukturen. Im nördlichen Bereich der Grünen Meile sollen private Wohnhöfe und Gartenstrukturen entstehen, welche identitätsstiftende, kleinräumige Angebote zur Förderung der nachbarschaftlichen Kommunikation beinhalten. Weiter nach Süden verlaufend wird der Charakter der Grünen Meile, durch die Integration von multifunktionalen Angeboten (Mobilität, Spiel etc.) angelegt, urbaner und öffentlicher. Mit Hilfe eines Vegetationskonzeptes soll die Unterteilung wahrgenommen werden, sodass die unterschiedlichen Zonen optisch unterstrichen werden. Jedoch sollen sich lediglich Details unterscheiden, damit der allgemeine Wiedererkennungswert erhalten bleibt (siehe Abbildung 32).



Abbildung 32: Übersicht der Grünstrukturen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Innenhöfe, dazu zählen private und halböffentliche Innenhöfe, erhalten sogenannte Identitätsbäume. Diese sind hofthematisch differenzierte Bäume, die in Wuchsart, Blüte oder Nutzform (z.B. Obst) den individuellen Ansprüchen der Wohnumliege entsprechen. Die weitere Pflanzung ist in den geschützten Höfen hochwertig, abwechslungsreich und naturnah von hoher Qualität. Nicht heimische Arten, Koniferen oder künstlich wirkende Wuchsformen sollen vermieden werden.

Öffentliche Plätze, wie zum Beispiel der Felsenpark sollen durch naturnahen Bewuchs entsprechender Pflanzen ergänzt werden. Dabei wird auf klimarobuste Pflanzenarten zurückgegriffen. Außerdem soll eine Integration der offenen Wasserflächen stattfinden, um den Freiraum zusätzlich aufzuwerten. Am Beispiel des Stadtplatzes wird dagegen die lineare urbane Grundstruktur mit passenden pflegeleichten Bepflanzungen unterstrichen.

5.3.2 Gewässer

Nicht nur die Vegetation ist ein beachtenswerter Aspekt im Rahmen der Neugestaltung der Konversionsfläche, sondern auch die natürlichen Gewässer und der Wasserhaushalt. Im Zuge eines klimaresilienten Quartiers ist ein achtsamer Umgang mit Regenwasser essenziell. Im Plangebiet soll ein System zur Anwendung kommen, bei dem das Niederschlagswasser in bepflanzte öffentliche Mulden geleitet, über die dortige belebte Bodenzone gereinigt und anschließend in den Hammergraben abgeleitet wird (vgl. Kap.5.5.3). Dieses Wasser kann teilweise zurückgehalten und für die Bewässerung intensiver Bepflanzungen wiederverwendet werden.



Abbildung 33: Hammergraben, Juni 2024
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 34: Wied, Juli 2024 (Quelle: Eigene Aufnahme)

Durch die Lage des Rasselstein-Areals zwischen den beiden Gewässern Hammergraben und Wied, wirkt aus verschiedenen Richtungen das Erlebnis und die Qualität Wasser auf das Quartier und seine zukünftigen Bewohner. Der Hammergraben wurde als Werkskanal, als Teil der industriellen Nutzung des Areals angelegt. Die grundlegende Struktur und der Verlauf des Gewässers sollen erhalten bleiben, um den zukünftigen Bewohnern als erlebbares Element im Quartier zu dienen.

Eine noch bedeutendere Funktion kommt diesbezüglich der Wied zu. Um die Vielfalt und den Einfluss des Elements Wasser als lebensqualitätsförderndes Medium erlebbar zu machen, ist ein Wechsel des ufernahen städtebaulichen Charakters im Quartiersverlauf vorgesehen. Von Norden nach Süden soll die Wied mit Hilfe eines Uferweges erlebbar gemacht und dabei unterschiedlich architektonisch gerahmt werden. Ufernahe Grünflächen werden als Aufenthaltsbereiche und Orte der Begegnung herausgearbeitet.

5.3.3 Qualitätssicherung der Freiräume

Die aktuelle Konzeptplanung skizziert den Rahmen und die Potenziale für die angestrebte Entwicklung und legt gleichzeitig die erforderlichen Qualitätsstandards fest, die für ein grünes, zukunftsorientiertes und verkehrsarmes Wohngebiet von zentraler Bedeutung sind. Vor der technischen Planung und Gestaltung der individuellen Freiflächen werden Qualitätssicherungsverfahren durchgeführt. Landschaftsarchitekten und -ingenieure haben dabei die Möglichkeit, die geforderte Qualität unter Berücksichtigung der verfügbaren Flächen zu realisieren. Diese Qualitätssicherung gewährleistet eine Vielzahl von Lösungsansätzen für die Aufgabenstellung und ermöglicht es, innovative Ideen in das Quartierskonzept einzubinden, um sicherzustellen, dass das beste und qualitativ hochwertigste Ergebnis umgesetzt wird.

5.4 Mobilität

5.4.1 Konzept

Das Mobilitätskonzept für das Rasselstein-Quartier verfolgt das Ziel, eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur zu etablieren. Basierend auf einer detaillierten Analyse des Mobilitätsverhaltens verschiedener Nutzergruppen und unter Berücksichtigung innovativer Mobilitätsbausteine wurde ein ganzheitlicher Ansatz entwickelt.



Ausgangspunkt der Konzeptentwicklung war eine umfassende Bestandsaufnahme der Verkehrsarten in Neuwied und der Anbindung des Rasselsteingeländes. Diese wurde durch eine SWOT-Bewertung ergänzt (siehe Abbildung 35), die als Grundlage für die Entwicklung eines Mobilitätsleitbildes für das Areal diente (siehe Abbildung 36). Hierbei wurden zukünftige Entwicklungen wie die Zunahme von Homeoffice und fortschreitende Digitalisierung berücksichtigt, die voraussichtlich zu weniger und kürzeren Wegen führen werden. Gleichzeitig wird eine steigende Nachfrage nach flexibel zu nutzenden Mobilitätsangeboten erwartet.

Stärken ○ Attraktive Fußverkehrsinfrastruktur ○ Schaffung bzw. Erhaltung von Grün- und Freiflächen – autoarmes Wohnen im Grünen ○ Angebot von Car- und Bikesharing sowie öffentliche Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet durch die Stadtwerke Neuwied mit Potenzial zum Netzwerkeffekt	Schwächen ○ Einfache ÖPNV-Anbindung – Erschließung des Quartiers Vormittags im 30-min Takt ○ befriedigende Fahrradinfrastruktur ○ Nahversorger in Distanz über 1 km zu erreichen (Rewe, Norma)
Chancen ○ Frühzeitige Berücksichtigung der Mobilitätsbelange im Planungsprozess – Maßnahmen und Vorgaben können frühzeitig mitgedacht und verpflichtend integriert werden ○ Zusammenspiel aus Gewerbe und Wohnen nutzen (u.a. gemeinsame Nutzung der Quartiersgaragen) ○ Stellplatzreduktion über das B-Planverfahren (Abweichend von der Stellplatzsatzung Neuwied)	Risiken ○ Erzeugung von Parkdruck im öffentlichen Straßenraum in der Umgebung ○ Gute Pkw-Infrastruktur verleitet zur Autonutzung ○ Mittelstadt – „Erwartung“ einer Pkw freundlichen Infrastruktur/ vorhalten ausreichender Stellplätze

Abbildung 35: SWOT Verkehr (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

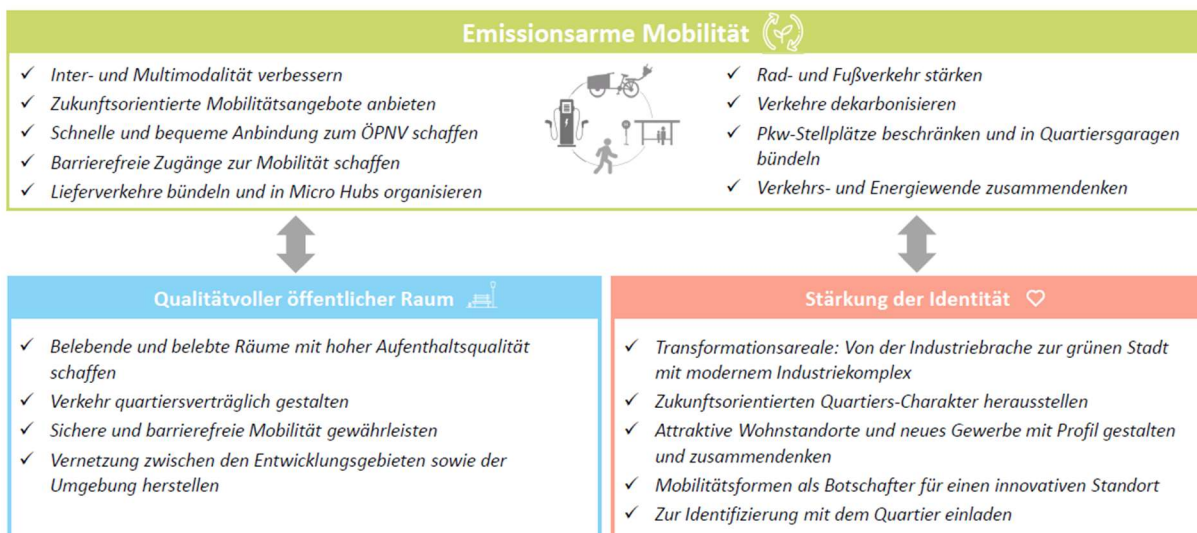


Abbildung 36: Mobilitätsleitbild (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Um den Stellplatzbedarf zu reduzieren und gleichzeitig die Mobilität im Quartier zu verbessern, sieht das Konzept die Implementierung verschiedener Mobilitätsbausteine vor. Dazu gehören Carsharing- und Bikesharing-Angebote, die Förderung des Radverkehrs durch hochwertige Abstellanlagen und Reparaturstationen, die Stärkung des ÖPNV durch verbesserte Anbindungen und Mieter- bzw. Jobtickets, sowie die Einführung eines intelligenten Parkraummanagements.



Ein Kernaspekt des Mobilitätskonzepts ist die Gestaltung des Rasselstein-Quartiers als autoarmes Quartier. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ein Mindestmaß zu reduzieren und gleichzeitig die Lebensqualität und Nachhaltigkeit im Quartier zu erhöhen. Die Zufahrt für Kraftfahrzeuge wird auf bestimmte autorisierte Personen und Zwecke beschränkt sein, wobei die genauen Details noch im Rahmen des Qualität sichern Verfahrens festgelegt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt das Konzept auf mehrere Säulen: die Bereitstellung diverser alternativer Mobilitätsangebote, eine effiziente Wegeführung innerhalb des Quartiers mit Fokus auf Fuß- und Radverkehr, eine optimierte Anbindung an die umgrenzenden Stadtteile und das Stadtzentrum, strategisch platzierte Mobility Hubs und dezentrale Mobility Spots zur Förderung multimodaler Mobilität, sowie ein intelligentes Parkraummanagement, das Stellplätze vorrangig in Quartiersgaragen am Rand des Gebiets vorsieht.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Stärkung des Fuß- und Radwegenetzes innerhalb des Quartiers. Durch die Schaffung attraktiver und sicherer Verbindungen soll der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs erhöht und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden. Dies trägt nicht nur zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs bei, sondern fördert auch die Gesundheit der Bewohner und die soziale Interaktion im Quartier. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Mobilitätskonzept für das Rasselstein-Quartier einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, der die Bedürfnisse der Bewohner mit den Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung in Einklang bringt. Durch die intelligente Kombination verschiedener Mobilitätsbausteine und die Fokussierung auf umweltfreundliche Verkehrsarten wird nicht nur die Verkehrsbelastung reduziert, sondern auch die Lebensqualität im Quartier deutlich gesteigert. Die Umsetzung dieses Konzepts wird das Rasselstein-Quartier zu einem Vorzeigemodell für moderne, nachhaltige Stadtentwicklung machen.



Abbildung 37: Mobility Hubs im Quartier – Parken und Stellplätze; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



5.4.2 Innere Erschließung

Die konkrete Umsetzung des autoarmen Quartierskonzepts spiegelt sich in der Erschließungsplanung wider. Die Hapterschließung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über eine im Osten und Süden nahe dem Hammergraben verlaufende Erschließungsstraße. Diese wird über drei Knotenpunkte an das bestehende Straßennetz der Stadt Neuwied angebunden - an die Rasselsteiner Straße im Osten und die B42 im Süden.

Ein zentrales Element des Verkehrskonzepts sind die an den Knotenpunkten strategisch platzierten Mobility Hubs. Diese dienen als primäre Anlaufstellen für PKW und bieten neben Parkplätzen auch weitere Mobilitäts- und Dienstleistungsangebote. Dadurch fungieren sie als zentrale Umstiegspunkte für das gesamte Quartier und fördern die multimodale Mobilität (siehe Abbildung 38). Ergänzend dazu können unter ausgewählten Grundstücken eingeschossige Tiefgaragen entwickelt werden, um entsprechend der vorgesehenen Nutzungen zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Innerhalb des Entwicklungsgebiets wird der Verkehr deutlich eingeschränkt. Die Wohnstraßen sind nur für autorisierten Verkehr zugänglich. Ein dauerhaftes Parken im öffentlichen Straßenraum ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Stattdessen finden sich in den Wohn- und Seitenstraßen Ausweichstellen bzw. Haltebuchten für Kurzzeitparken oder Halten, die von autorisierten Anliegern sowie Rettungs- und Ordnungsdiensten genutzt werden können.

Besonderes Augenmerk liegt auf der "Grünen Meile", die grundsätzlich vom privaten PKW-Verkehr ausgeschlossen bleibt. Durch eine auf das Minimum reduzierte Straßenführung und eine gezielte Straßenraumgestaltung sollen möglichst viele autofreie Zonen entstehen. Diese Bereiche sollen eine hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher bieten und somit positiv auf das Gesamtquartier ausstrahlen.

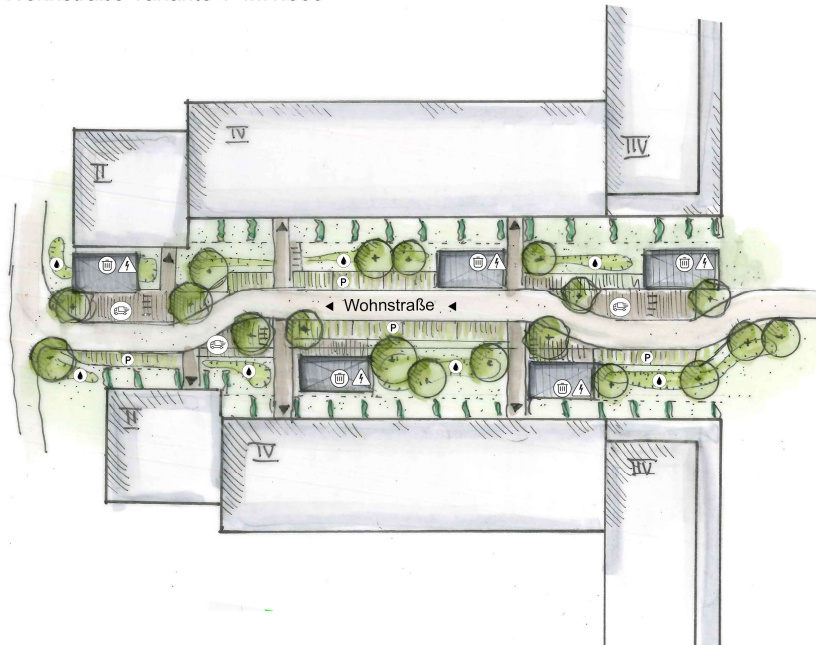


Abbildung 38: Planung des Fahrzeugverkehrs innerhalb des Rasselstein-Areals; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die Wohn- und Seitenstraßen sind der Erschließungsstraße aus verkehrlicher Perspektive und der Grünen Meile aus freiräumlicher Perspektive jeweils untergeordnet. Diese Straßen bieten einerseits die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebäude, die Fläche der hierfür benötigten Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sowie der Unterbringung der weiterführenden Bedarfe, die durch eine umliegende Wohn- und Gewerbenutzung entstehen wie beispielsweise Haltepunkte und Fahrradabstellmöglichkeiten. In den folgenden Abbildungen sind Beispielenwürfe der Wohnstraßen abgebildet, in denen einerseits die vorherig genannten Leitplanken der unterzubringenden Nutzungen aufgezeigt werden und andererseits dienen sie als Beispiel dafür, wie eine Ausgestaltung dieser Korridore unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeiten aussehen kann. Im Rahmen des Qualität sichernden Verfahrens werden die grundsätzlichen Überlegungen zu den Freiräumen, Wohnstraßen und den dort vorgesehenen privaten Nebengebäuden konkretisiert.



Lageplan Wohnstraße Variante 1 M.1:500



Flächenbedarf Wohnstraße Variante 1

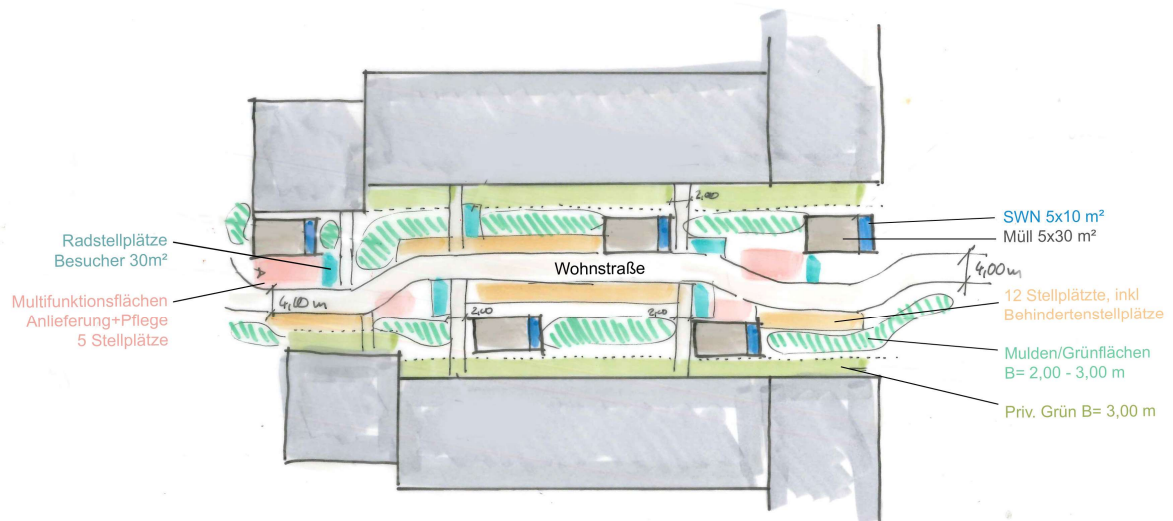
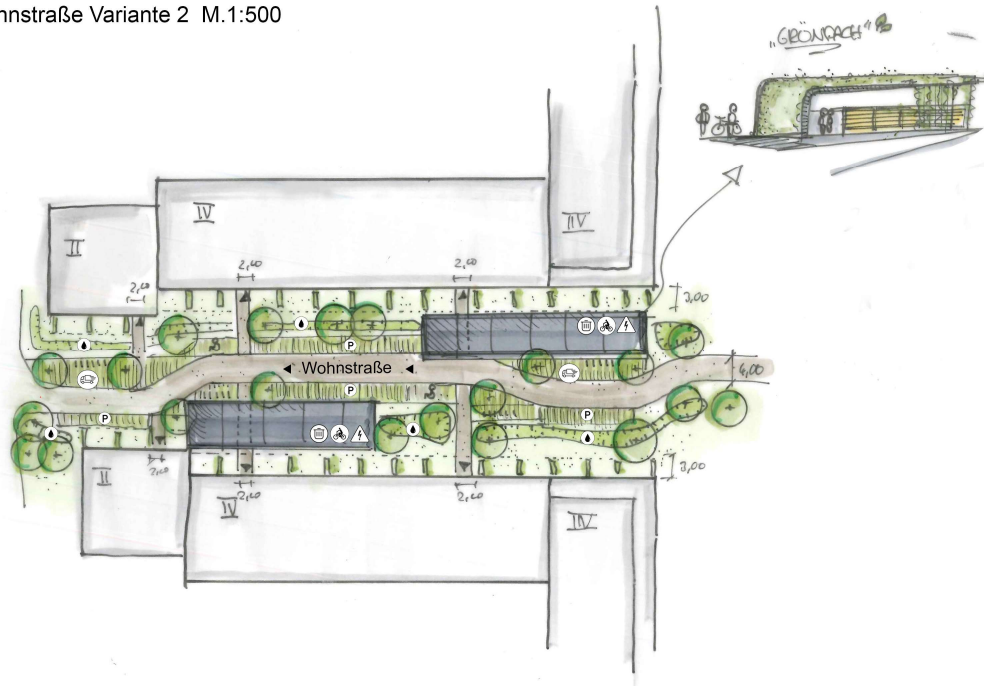


Abbildung 39: Konzeptidee Wohnstraße Variante 1 (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



Lageplan Wohnstraße Variante 2 M.1:500



Flächenbedarf Wohnstraße Variante 2

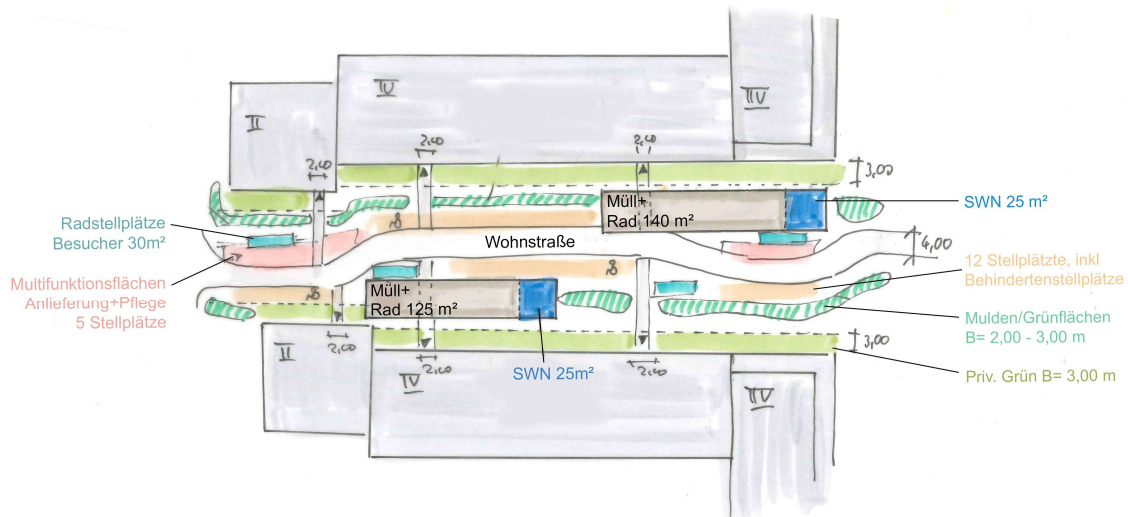


Abbildung 40: Konzept Wohnstraße Variante 2 (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Mit dem Vorrang von Fuß- und Radverkehr findet eine gezielte Mobilitätslenkung statt. Die Grüne Meile bindet Niederbieber und Rodenbach im Norden an das Stadtzentrum neu an. Diese attraktive Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung animiert durch einen geschwungenen Verlauf zu einem langsameren Fahren und Erleben der Umgebung sowie zur Rücksichtnahme auf Fußgänger:innen und andere Passant:innen. Zahlreiche weitere Rad- und Fußwegebeziehungen stellen die innere Erreichbarkeit der Gebäude und Freiraumstrukturen sicher (siehe Abbildung 41). Durch die Anschlüsse im Westen und Südwesten an den Schlosspark wird die Barriere der B42 und der Bahnstrecke durchbrochen und eine Verzahnung der Grün- und Erlebnisräume ermöglicht.



Im Entwicklungsgebiet südlich der B42 wird ein neuer Kopfbahnhof untersucht, welcher eine direkte Anbindung an den Bahnhof Neuwied (und weiter ohne Umsteigen bis Koblenz) ermöglichen könnte. Diese überregionale Anbindung bietet eine attraktive und direkte Verbindung an die Stadtmitte und das Oberzentrum und somit eine weitere attraktive Möglichkeit zur Reduzierung des Aufkommens des MIV.

Für die Rettung von Personen und den Löschangriff erhalten die Feuerwehr und andere Rettungskräfte einen umfassenden Zugang zum gesamten Areal. Die Wohnstraßen können von Rettungskräften durchfahren werden, um eine Umfahrung des Areals entlang des Wiedufers zu ermöglichen, welche ebenfalls für die Instandhaltung/ Wartung der Deichanlagen benutzt werden kann.



Abbildung 41: Geplantes Radwegenetz im Plangebiet; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

5.4.3 Mobility Hubs

Zentrale Elemente des Mobilitätskonzepts sind die sogenannten Mobility Hubs. Diese fungieren als Knotenpunkte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden. Die Mobility Hubs sind strategisch im Quartier verteilt und bieten eine Vielzahl von Diensten und Infrastrukturen:

- Carsharing-Stationen mit verschiedenen Fahrzeugklassen
- Bikeshaing-Angebote inklusive E-Bikes und Lastenräder
- Sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Haltestellen für den ÖPNV und On-Demand-Shuttles
- Digitale Informationsanzeigen mit Echtzeitdaten zu Mobilitätsangeboten
- Packstationen für die Paketlogistik



Die Mobility Hubs dienen nicht nur als Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, sondern auch als soziale Treffpunkte im Quartier. Durch die Integration von Serviceeinrichtungen wie Reparaturstationen oder Cafés werden sie zu attraktiven Anlaufstellen im Alltag der Bewohner.

Die Implementierung der Mobility Hubs trägt maßgeblich zur Stellplatzflexibilisierung bei. Ein Stellplatz wird tagsüber von

Erwerbstätigen im Quartier und über Nacht von Quartiersbewohnern genutzt, wodurch die Auslastung der Stellplätze optimiert wird. Gleichzeitig fördern die Mobility Hubs multimodales Mobilitätsverhalten. Durch die räumliche Nähe und einfache Zugänglichkeit der verschiedenen Mobilitätsoptionen wird die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel attraktiver und selbstverständlicher.

Insgesamt bilden die Mobility Hubs das Rückgrat eines innovativen und nachhaltigen Mobilitätskonzepts, das die Lebensqualität im Rasselstein-Quartier steigert und gleichzeitig den Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr minimiert.

5.4.4 Mobility Spots



Ergänzend zu den zentralen Mobility Hubs sieht das Konzept auch kleinere, dezentrale Mobility Spots in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebäuden vor. Diese Micro-Hubs dienen als Nahversorgungspunkte für die tägliche Mobilität der Bewohner und erhöhen die Zugänglichkeit nachhaltiger Mobilitätsoptionen. Die dezentralen Mobility Spots umfassen typischerweise:

- Sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen für Bewohner und Besucher
- Ladestationen für E-Bikes und E-Scooter
- Einzelne Carsharing-Stellplätze, insbesondere für kleinere Fahrzeuge oder Elektroautos
- Kleinskalige Paketstationen für die letzte Meile der Logistik
- Digitale Infotafeln mit Echtzeitinformationen zu ÖPNV und Sharing-Angeboten

Diese Micro-Hubs fungieren als Bindeglied zwischen den Wohneinheiten und den größeren Mobility Hubs. Sie ermöglichen es den Bewohnern, unmittelbar vor ihrer Haustür auf ver-



schiedene Mobilitätsoptionen zuzugreifen, was die Hemmschwelle zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel weiter senkt. Durch ihre dezentrale Anordnung tragen sie zur gleichmäßigen Verteilung der Mobilitätsangebote im Quartier bei und reduzieren kurze Autofahrten innerhalb des Gebiets. Die Integration dieser Mobility Spots in die Architektur der Wohngebäude oder in die Gestaltung der direkten Wohnumgebung fördert zudem ihre Akzeptanz und Nutzung im Alltag der Bewohner.

5.4.5 Äußere Erschließung

Das Rasselsteinquartier ist mit der Gesamtstadt verkehrlich zu verknüpfen. Dazu wird besonders die Anbindung mittels Fuß- und Radwegen in den Fokus gerückt. Zudem soll das Areal auf kürzesten Wegen an die umliegenden Hauptverkehrsknotenpunkte angebunden werden.

Durch die Neugestaltung des Quartiers entstehen neue Verbindungen zu den umliegenden Stadtgebieten und Freiräumen. Die Grüne Meile dient, wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, als kürzeste Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrerinnen. Insgesamt wird ein umfassendes Netz an Verkehrsverbindungen angestrebt, sodass die Stadt Neuwied und das Rasselsteinquartier enger zusammenrücken. Wünschenswert ist die Fortführung der Mobilitätsangebote bis in die Innenstadt.

Die Erschließung des Entwicklungsgebietes erfolgt über drei Hauptknotenpunkte im Süden, Osten und Norden des Gebietes, welche innerhalb des Areals mit einer Erschließungsstraße verbunden sind. Während der östliche Knotenpunkt bereits heute existiert und bereits eine Erschließung des Grundstücks ermöglicht, werden der geplante Knotenpunkt Süd und Nord neu hergestellt. Der Knotenpunkt Süd dient ebenfalls der potenziellen Erschließung des Gleisdreiecks bzw. der Erweiterungsflächen für die Kläranlage, während der Knotenpunkt Nord hauptsächlich dazu dient, die gewerblichen Verkehre des BHKW und der im Norden liegenden Zukunftsindustrie abzuwickeln. Durch eine mehrfache Erschließung der Rasselsteiner Straße sowie durch eine Anbindung an die Bundesstraße 42 wird gewährleistet, dass der Verkehr über das Gesamtquartier verteilt, ab- bzw. zufließen kann, was wiederum zu einer Reduzierung von Rückstau und Wartezeiten führt. Die außenliegende Erschließungsstraße gewährleistet weiterhin, dass die Knotenpunkte über kurze Fahrwege erreichbar sind und der Verkehr innerhalb des Quartiers maximal reduziert wird.

5.5 Ver- und Entsorgung

5.5.1 Abfall

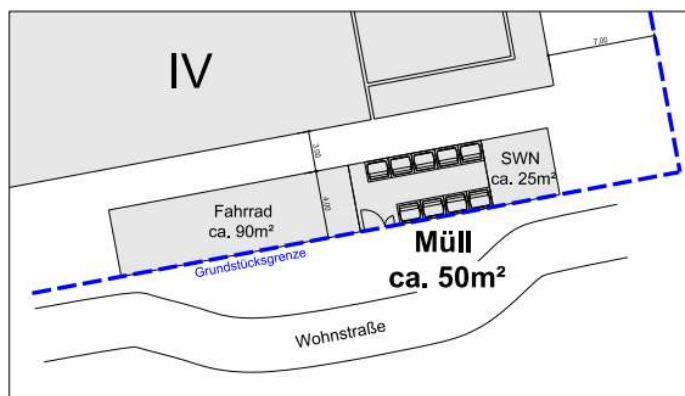
Mülltonnen und Sammelstellen sind notwendige Elemente im städtischen Raum, die jedoch sorgfältig in das Stadtbild integriert werden müssen. Eine durchdachte Platzierung und Gestaltung dieser Einrichtungen hilft dabei, negative ästhetische Einflüsse zu minimieren und gleichzeitig die Zugänglichkeit und Effizienz der Abfallentsorgung zu gewährleisten.

Basierend auf den geplanten Nutzungsflächen für Wohnen, Gewerbe, Mobilität und Bildung wurde eine detaillierte Berechnung des zu erwartenden Müllaufkommens durchge-

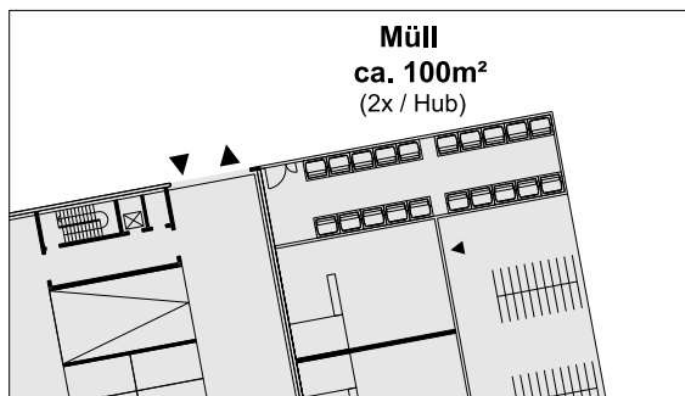


führt. Diese Daten bilden die Grundlage für ein maßgeschneidertes Abfallmanagementsystem, das sowohl den Anforderungen der Bewohner als auch den betrieblichen Abläufen gerecht wird.

Die Abfallentsorgung erfolgt über ein zweistufiges System. Entlang der Wohnstraßen sind dezentrale Sammelstellen (je ca. 50 m²) geplant. Diese befinden sich in Nebengebäuden zwischen den Häusern und der Straße. Die Gebäude sind in privatem Besitz, liegen aber direkt an der öffentlichen Straße, was eine effiziente Abholung ermöglicht. Diese Nebengebäude dienen auch als Fahrradstellplätze, was ihre Multifunktionalität erhöht. Hier werden Abfälle des täglichen Bedarfs gesammelt und können dort direkt vom örtlichen Abfallbetrieb abgeholt werden. Die Entsorgung erfolgt unter Berücksichtigung der festen Entleerungsintervalle des Abfallwirtschaftsbetriebs. Diese Intervalle werden beibehalten, um eine reibungslose Integration in die bestehenden städtischen Abläufe zu gewährleisten. Die drei Mobility Hubs werden als strategische Punkte für die Zwischenlagerung von Abfällen (je ca. 200 m²) genutzt. Diese nehmen zusätzlich Sonderabfälle wie Elektrogeräte, größere Mengen Kartonage, Glas etc. an. Von hier erfolgt der Abtransport zur weiteren Verarbeitung. Die Organisation der Zwischenlagerung wird vom privatwirtschaftlich betriebenen Quartiersmanagement übernommen.



Bs. Wohnstraße NW2



Bs. Mobility Hub Nord / EG

Abbildung 44: Modellhafte Skizze der Abfallsammelstellen
(Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Dieser Ansatz integriert die Müllsammelstellen in das städtebauliche Konzept und gewährleistet eine effiziente Abfallbewirtschaftung. Die Platzierung der dezentralen Sammelstellen an der Schnittstelle zwischen privatem und öffentlichem Raum optimiert die Zugänglichkeit für Bewohner und Entsorgungsunternehmen. Sollte sich im Laufe der Entwicklung ein höherer Platzbedarf für Sammelstellen ergeben, können diese anteilig und unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte auch in den Innenhöfen oder den Gebäuden untergebracht werden.

Die Kalkulation des Müllaufkommens bietet eine erste Orientierung und kann als valide Grundlage des Abfallkonzepts dienen. Sie ist allerdings im weiteren Planungsprozess anzupassen, wenn sich Nutzungsformen ändern oder konkretisieren. Für den Bereich Gewerbe wurde in der Kalkulation die Nutzung „Büro“ angenommen. Es kommen natürlich viele weitere gewerbliche Nutzungen in Frage, die ggf. mit anderen Müllmengen einhergehen.



Im weiteren Planungsverfahren wird geprüft, ob das kalkulierte Müllaufkommen angepasst werden muss oder ob es durch innovative Ansätze weiter reduziert werden kann. Hierzu ist das Projektteam bereits mit spezialisierten Firmen im Austausch.

5.5.2 Energie

Im Handlungsfeld Energie wird für das Plangebiet eine Maximierung der Energieperformance und eine Minimierung des Ressourcenverbrauchs angestrebt. Um das öffentliche Stromnetz zu entlasten, ist eine Energieflexibilität sowie eine Energiespeicherung geplant. Dies soll mit Hilfe eines Strombezugsprofils zeitliche Schwankungen zwischen Angebot und Bedarf ausgleichen.

Ein Energie-Flow-Diagramm (siehe Abbildung 45) veranschaulicht grafisch den Energiefluss im Plangebiet und zeigt die unterschiedlichen Pfade hinsichtlich Energieproduktion und -verbrauch auf.

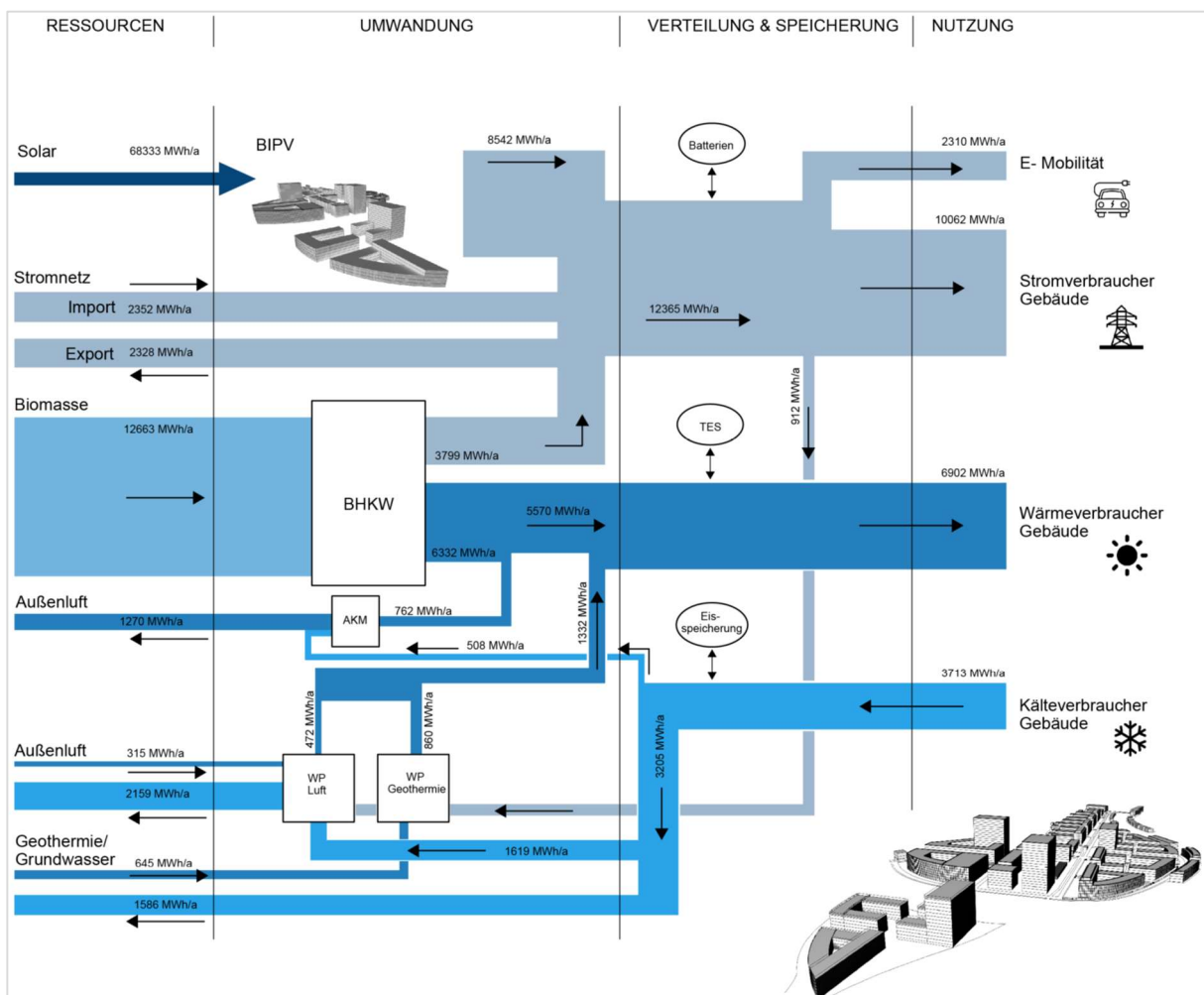


Abbildung 45: Energie-Flow-Diagramm

Im Quartier wird eine Dichte (GFZ) von durchschnittlich rund 1,2 angestrebt bei einer höheren baulichen Konzentration im südlichen Bereich und einer relativ niedrigen baulichen



Dichte mit großzügigen Gebäudeabständen im nördlichen Bereich. Im Zusammenspiel mit der Gebäudeausrichtung entstehen als positive Folge günstige Bedingungen für die Besonnung der nach Süden ausgerichteten Fassaden und damit optimale Bedingungen für die Ausnutzung passiver, solarer Gewinne im Winter und aktive solare Energieproduktion mittels Photovoltaik-Anlagen bzw. Solarthermie im Sommer (siehe Abbildung 46).



Abbildung 46: Übersicht der solaren Strahlung; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Nicht nur die Gebäudestellung, sondern auch die Vegetation, Wasserflächen und Beschattung sind wichtige Elemente, um behagliche mikroklimatische Bedingungen im Sommer zu schaffen. Bei der Gestaltung der Außenräume geht es auch darum, Plätze zu schaffen, die im Winter gut besonnt und möglichst vom Wind geschützt sind. Auf der anderen Seite sind die in Richtung Ost-West verlaufenden Querstraßen für die Durchlüftung der Grünen Meile in heißen Perioden im Sommer von Bedeutung.

Nicht zuletzt sind zeitgemäße und innovative Lösungen geplant, um die Gebäudelasten zu optimieren, dies ist zum Beispiel durch eine Reduzierung der von außen induzierten thermischen Lasten, Optimierung der Nutzung des Tageslichtangebotes, Vermeidung von sommerlicher Überhitzung und Optimierung der Nutzung von Sonnenenergie möglich. Hierbei spielen naturbasierte Lösungen wie die Dach- und Fassadenbegrünung eine besondere Bedeutung. Eine Dachbegrünung wirkt wärmedämmend im Winter und als Hitzeschild im Sommer. Durch die Kombination mit einer PV-Anlage kann deren Wirkungsgrad erhöht werden. Technische Lösungen zur Belüftung der Gebäude sollen mitgedacht werden, um auch zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden und ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes neues Areal zu entwickeln. Mögliche Technologien sind Geothermie und/oder Niedertemperatur-Heizsysteme bzw. Hochtemperatur-Kühlsysteme.

Unterschiedliche Energiekonzepte und damit verbundene technologische Infrastrukturen aus dem Energiesektor werden für das Plangebiet mitgedacht. Darunter fallen Infrastrukturen wie ein wärmegeführtes Biomasse-Blockheizkraftwerk, eine Absorptionskältemaschine, eine luftgeführte Kältemaschine, eine Gebäudeintegrierte Photovoltaikanlage (GIPV) auf den Dächern und/ oder den Südfassaden, ein Nahkältenetz, ein Nahwärmenetz, ein lokales Stromnetz zur eventuellen Bildung einer Energiegemeinschaft, sowie Geothermie, Wasserkraft, Abwärmenutzung von Abwasser oder von Rechenzentren.



Als Teil des Gesamtsystems wird zudem die energetische Wechselwirkung zwischen den Gebäuden und den Mobilitätsangeboten mitgedacht. Diese leisten einen wichtigen Beitrag zur Energiespeicherung, Energieflexibilität und Netzstabilität (siehe Abbildung 47).

Eine Schlüsselfrage für das Projekt als Wegbereiter einer visionären Zukunft, die ihren Energiebedarf größtenteils durch erneuerbare Energiequellen vor Ort deckt, bezieht sich auf den potenziellen Beitrag zur Stabilität des öffentlichen Stromnetzes. Dazu könnte zum Beispiel ein zentrales Stromspeichersystem genutzt werden, um die Wechselwirkung und die Last des öffentlichen Stromnetzes zu reduzieren.

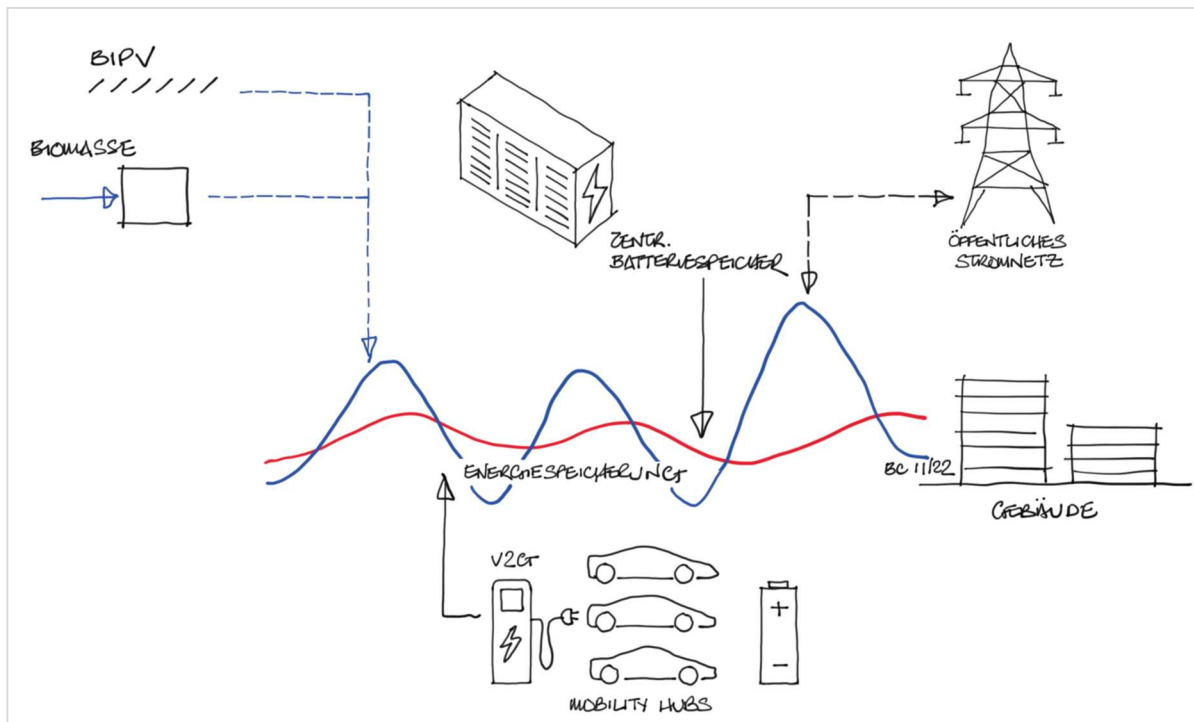


Abbildung 47: Sinuskurven der Energieproduktion und -verbräuche (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die nachfolgende Abbildung (siehe Abbildung 48) gibt einen Einblick über ein mögliches Energiekonzept im Plangebiet des ehemaligen Rasselstein-Areals.

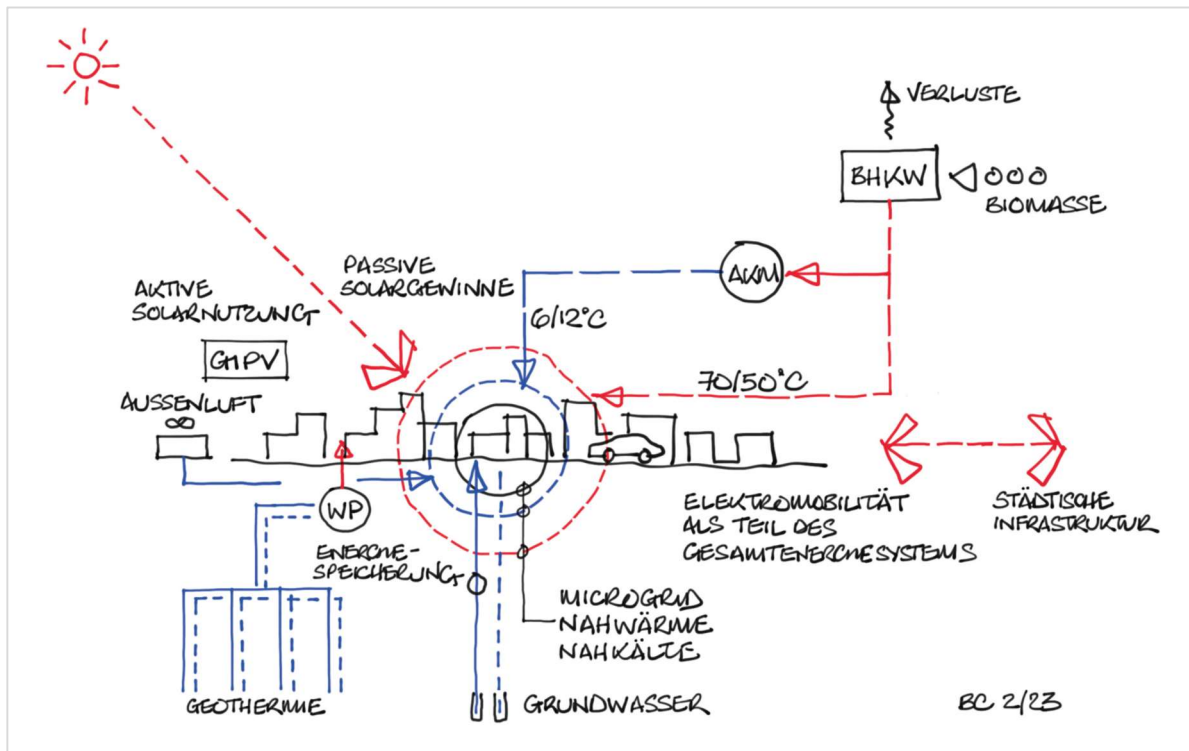


Abbildung 48: Übersicht Energiekonzept (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Um ein nachhaltiges Quartier zu realisieren, muss neben der Energieversorgung mit erneuerbaren Energiequellen gleichzeitig der Energiebedarf der Gebäude minimiert werden – durch Optimierung der Form und Konfiguration der Baukörper, der Gebäudehüllen sowie der Systeme der Heizung, Lüftung, Kühlung und Beleuchtung, sowie nicht zuletzt ein angepasstes Nutzerverhalten. Folgende Aspekte sind daher zu beachten und im weiteren Projektverlauf zu berücksichtigen:

- Kompaktheit der Baukörper,
- passive und aktive solare Energienutzung,
- Minimierung der sommerlichen Kühllasten,
- Potenzial der Tageslichtnutzung,
- Potenzial der natürlichen Lüftung,
- mikroklimatische Bedingungen in den Außenräumen (Besonnung, Wind),
- Flexibilität und Adaptivität bezüglich zukünftiger Änderungen.

5.5.3 Schmutz- und Regenwasser

Im Zuge der Neuerschließung des Gebietes werden die Entwässerungsanlagen neu errichtet. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen sowie ökologischen Aspekte erfolgt die Erschließung dem Stand der Technik entsprechend in Trennsystemen. Südlich in unmittelbarer Nähe des Areals befindet sich die Kläranlage von Neuwied, sodass die Schmutzwasserableitung von Norden nach Süden verläuft (siehe Abbildung 49). Um die Geruchsimmissionen der Kläranlage zu minimieren, arbeitet die Stadt Neuwied zurzeit an technischen Lösungen.

Aufgrund der existierenden Bodenbelastungen ist eine Versickerung von Niederschlagswasser auf dem gesamten Projektgebiet nicht vorgesehen. Das Niederschlagswasser von



belasteten und unbelasteten Flächen wird getrennt erfasst. Zu den unbelasteten Flächen zählen begrünte und unbegrünte Dächer, wobei im Plangebiet überwiegend Dachbegrünungen vorgesehen sind. Als stark und mäßig belastete Flächen gelten Teilflächen des ruhenden und bewegten Straßenverkehrs (Straßen- und Parkflächen) sowie Markt- und Quartiersplätze. Als gering belastete Flächen gelten Teilflächen des Personenverkehrs wie z.B. Fuß- und Radwege sowie Hof- und Verkehrsflächen mit geringer KFZ-Frequenzierung.

Das Niederschlagswasser der unbelasteten Flächen wird direkt über Dachabläufe/ Rinnen etc. in das Regenwasserkanalnetz eingeleitet. Das Niederschlagswasser von stark- und mäßig belasteten Flächen ist zu behandeln bzw. zu reinigen. Hierfür sind dezentrale Mulden-Rigolen-Systeme vorgesehen. In diesen versickert das Wasser zunächst über eine belebte Oberbodenzone (Mutterbodenschicht) und wird hierdurch gereinigt. Von dort wird das gereinigte Oberflächenwasser gefasst und in das geplante Regenwasserkanalnetz eingeleitet. Über dieses Regenwasser-Kanalsystem wird das gereinigte Wasser zusammen mit dem übrigen Niederschlagswasser in den Hammergraben abgeleitet (siehe Abbildung 50).

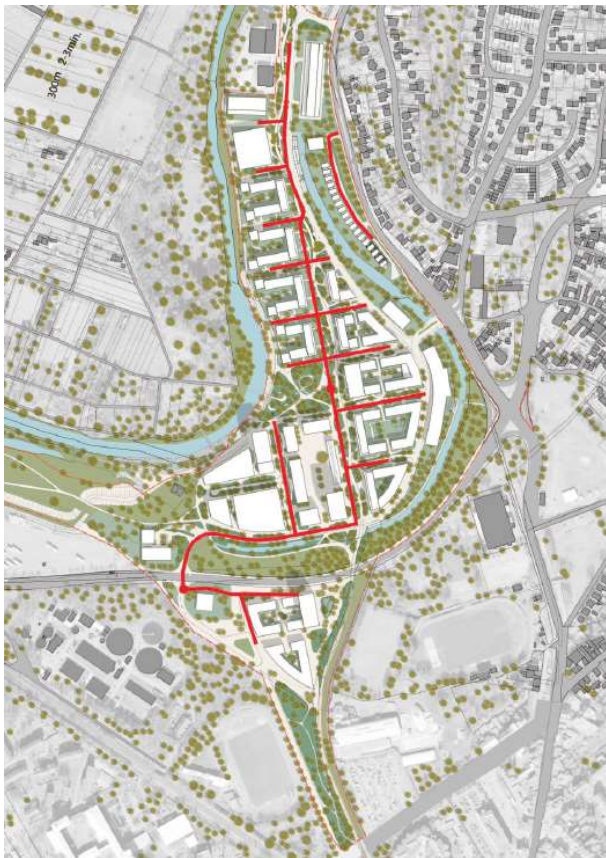


Abbildung 49: angedachte Entwässerung des Schmutzwassers; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



Abbildung 50: angedachte Entwässerung des Niederschlagswassers; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)

Die Wied ist durch die in unmittelbarer Nähe des Rasselstein-Geländes gelegene Mündung in den Rhein zusätzlich hochwassergefährdet. Das Rasselstein-Areal mit dem Hammergraben ist gegen Hochwasser der Wied sowie gegen Rückstau aus dem Rhein durch die



Deichanlage geschützt. Im Hochwasserfall wird der Gebietsabfluss und die Wiedereinleitung des Hammergrabens in die Wied am westlichen Ende des Geländes über ein Pumpwerk gewährleistet. Durch die möglichen Hochwasserstände der Wied liegt es nahe, dass im gesamten Areal anfallende Oberflächenwasser in den Hammergraben und über den Deich in die Wied abzuleiten.

5.6 Quartiersmanagement

Die Stadt Neuwied wird grundlegende städtische Dienstleistungen, wie Straßenreinigung, Winterdienst und die Grünflächenpflege im Rasselsteinquartier übernehmen. Die Abfallsorgung wird durch den Kreis organisiert. Darüberhinausgehende Dienstleistungen, die die Besonderheit des Quartiers ausmachen bzw. erhalten sollen, werden privatwirtschaftlich organisiert und im Quartiersmanagement zusammengefasst.

Ein Schwerpunkt des Quartiersmanagement liegt auf der Aktivierung und Beteiligung der Bewohner. Hierbei werden verschiedene Formate zur Bürgerbeteiligung entwickelt und umgesetzt, um die Identifikation mit dem Quartier zu stärken und die Bedürfnisse der Bewohner in die Quartiersentwicklung einzubeziehen. Das Management übernimmt zudem eine wichtige Vermittlerrolle zwischen verschiedenen Akteuren wie Bewohnern, Gewerbetreibenden, sozialen Einrichtungen und der Stadtverwaltung.

Ein weiterer Aufgabenbereich umfasst die Projektentwicklung und -umsetzung. Hier werden Ideen aus der Bewohnerschaft aufgegriffen, aber auch eigene Initiativen zur Quartiersverbesserung entwickelt und realisiert. Die Vernetzung und Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren im Quartier werden aktiv gefördert, um Synergien zu schaffen und das soziale Gefüge zu stärken.

Um die Entwicklung des Quartiers kontinuierlich zu beobachten und bei Bedarf steuernd eingreifen zu können, führt das Quartiersmanagement regelmäßige Analysen durch und betreibt ein fortlaufendes Monitoring. Dies ermöglicht es, frühzeitig auf Veränderungen oder neue Herausforderungen zu reagieren.

Ergänzend zu diesen klassischen Aufgaben übernimmt das Quartiersmanagement im Rasselsteinquartier auch Aufgaben, die typischerweise dem Facility Management zugeordnet werden. Dazu gehören die Instandhaltung und Pflege der gemeinschaftlich genutzten Flächen und Einrichtungen, die Organisation von Reinigungs- und Sicherheitsdiensten sowie die technische Betreuung der Gebäude und Anlagen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Organisation und Koordination von Mobilitätsdiensten. Dies umfasst die Implementierung und Betreuung von Sharing-Angeboten für Autos, Fahrräder und andere Verkehrsmittel, sowie die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätskonzepte.

Darüber hinaus unterstützt das Quartiersmanagement aktiv die Vermarktung des Rasselsteinquartiers. Dies beinhaltet sowohl die Vermarktung von Wohn- und Gewerbeflächen als auch die Außendarstellung des Quartiers als attraktiver Lebens- und Arbeitsort. Hierzu werden gezielte Marketing- und Kommunikationsstrategien entwickelt und umgesetzt.



5.7 Weitere Schritte

Die Entwicklung des Quartiers ist in Etappen vorgesehen. Dazu ist das Rasselstein-Areal in vier Phasen eingeteilt, welche farblich codiert und auch unabhängig voneinander entwickelt werden könnten. Jedoch greifen die unterschiedlichen Bereiche im Rahmen einer Gesamtentwicklung ineinander und begünstigen sich gegenseitig, sodass nur durch eine vollständige Umsetzung aller Phasen ein ganzheitliches, zukunftsorientiertes neues Stadtquartier für Neuwied entstehen kann.

Nördlich der B42 ist die Aufstellung von drei Teilbebauungsplänen vorgesehen. In einem letzten Schritt sollen die Flächen südlich der B42 durch Änderung des bestehenden Bebauungsplans entwickelt werden. Eine Abgrenzung zur zeitlichen Staffelung ergibt sich aus Abbildung 51.

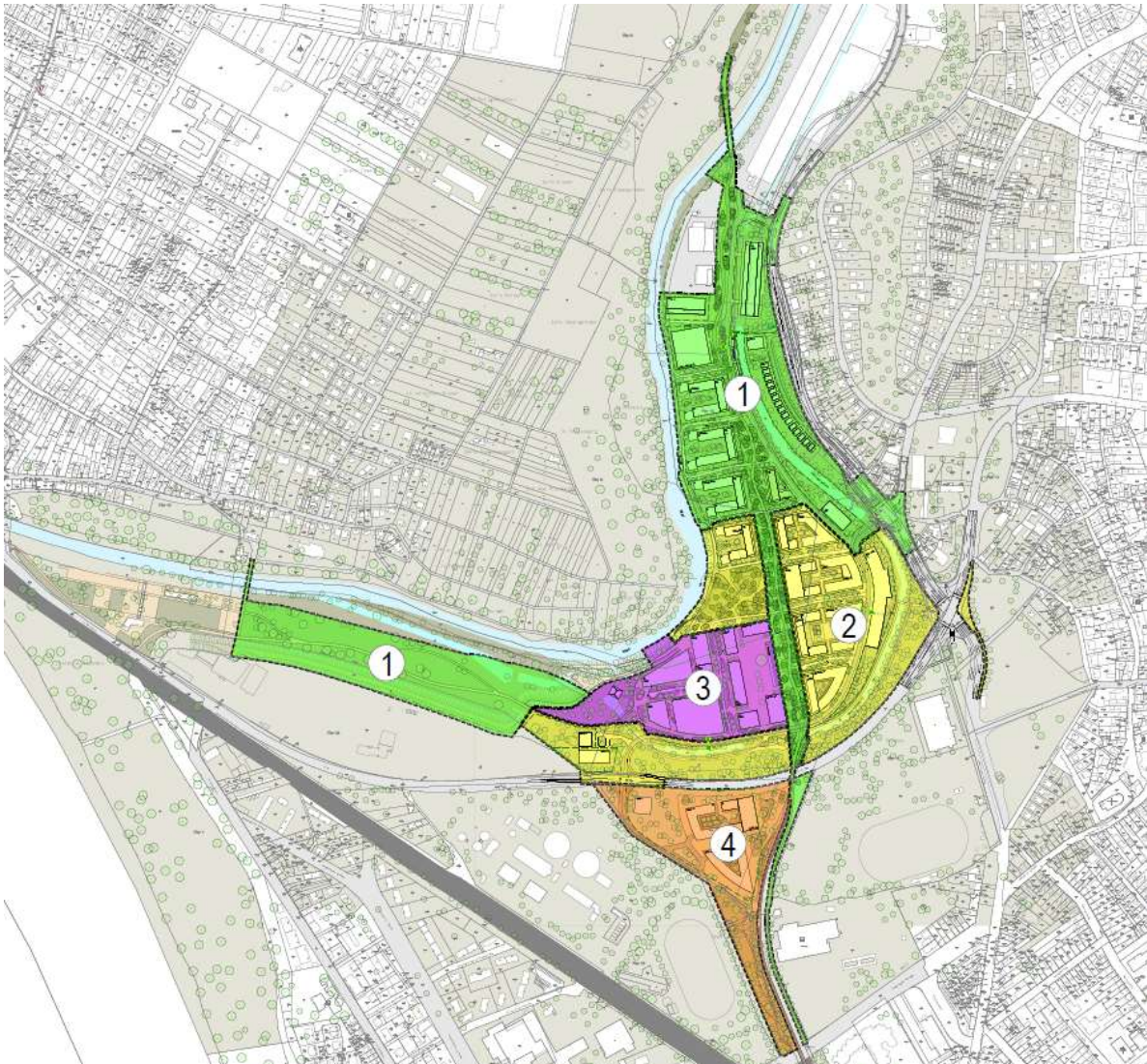


Abbildung 51: Mögliche Entwicklungsphasen; ohne Maßstab (Quelle: eigener Entwurf Planungsteam)



6 Zusammenfassung/ Ausblick

Das vorliegende städtebauliche Entwicklungskonzept integriert sehr unterschiedliche Fachbereiche, verdeutlicht die Synergien und bildet somit gleichermaßen Rahmen wie Perspektive für detailliertere Planungen. Es hat den Anspruch, mittel- und langfristige, verlässliche und verbindliche Ziele zu definieren, die flexibel genug sind, um sich veränderten Rahmenbedingungen anpassen zu können. D.h. die Ziele sind als Generallinie zu sehen, die auch neue Planungsideen ermöglichen. Es stellt damit ein Grundsatzprogramm für das Handeln von Investor, künftigen Bauherren, Nutzern, Verwaltung und Politik dar. Die Konversion des Rasselstein-Areals ist als ein kontinuierlicher Prozess der Stadtentwicklung zu verstehen.

Eine der wichtigsten Aufgaben einer zeitgemäßen Stadtentwicklung wird darin gesehen, aktuellen Tendenzen der Zersiedelung und Strukturlosigkeit sowie der Verödung von Innenstädten entgegenzuwirken. Daher soll im Plangebiet Neuwied Rasselstein ein Quartier entwickelt werden, welches über klassische städtebauliche Qualitäten der Dichte und Lebendigkeit verfügt und den Charakter eines eigenen Stadtzentrums mit unterschiedlichsten Funktionen besitzt. Es ist die räumliche Dichte einer urbanen Struktur mit gemischter Nutzung, die Orte mit Aufenthaltsqualität hervorbringt, die das Leben in der Stadt attraktiv machen. Der vorliegende Entwurf zeichnet sich demnach durch eine kompakte Siedlungsgestaltung, durchmischte Funktionen, wohnungsnaher Ausstattung mit Versorgungs-, Dienstleistungs-, Freizeit- und Erholungsangeboten, sowie die Nähe von Wohnen und Arbeiten aus. Gleichzeitig ermöglicht die besondere Insellage des Areals Rasselstein das Erleben der Landschaft einzubeziehen und so Wohnraum zu schaffen, der von Stadt und Natur profitiert.

Neuwied wurde im Jahr 1653 als Planstadt im Sinne einer „Idealstadt“ mit einer rasterförmig angelegten Blockstruktur gegründet. Im 18. Jahrhundert entstand das Eisenwalzwerk Rasselstein, das die ersten Eisenbahngleise in Deutschland produzierte und als industrielles Wahrzeichen bis heute besteht. Diese beiden historischen Wurzeln bilden die Grundlage der für diesen spezifischen Ort gedachten Konzeption, die Städtebau und Architektur als bewusstes Weiterbauen versteht und die Geschichte in Richtung Zukunft weiterdenkt.

Der durch die Wasserläufe gebildete Umriss des Rasselstein-Areals wird zur Grundlage für eine idealtypische Ausrichtung der neuen Bebauungsstruktur. Deren rasterförmige Ordnung nimmt Bezug auf die Altstadt Neuwied und führt deren Struktur fort.

Die städtebauliche Idee zur Neubebauung des Rasselstein-Areals zielt ganz bewusst auf eine nachhaltige Strategie im Umgang mit dem Landverbrauch. Ziel ist es, den Naturraum weitestmöglich zu erhalten und zu reaktivieren und dies mit der Nachverdichtung und dem Bau qualitativ hochwertigen Wohnraums zu vereinen. Die inselartige Lage inmitten einer naturnahen Landschaft, gerahmt von den Wasserläufen Wied und Hammergraben, birgt ein herausragendes Potenzial für das Wohnen im Grünen für eine Vielzahl neuer Anwohner. So kann das Rasselstein-Areal Teil einer urbanen, weltoffenen Stadt im Grünen und am Wasser werden.



Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

Boppard-Buchholz, August 2024

i.A. Sarah Densing/bo
M. Sc. Stadt- und Regionalplanung

Thomas Zellmer
Dipl.-Geograf

Axel Brechenser
M.Sc. Stadtplaner